Cena numeru 50 zł



Morski Przegląd Gospodarczy



BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

ORGAN PUBLIKACYJNY IZBY RZEMIEŚLNICZEJ w GDAŃSKU

BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 3 (22) | Gdynia, marzec 1948 r. | Rok III

Inż. ADOLF RIEDEL

Drogi wodne Wybrzeża

W roku 1939 na terenie obecnego Województwa Gdańskiego łącznie z ciążącym doń bezpośrednio zapleczem, a mianowicie z Wisłą od Bydgoszczy, oraz systematem Warmijskim, istniało ogółem 487 km dróg wodnych śródlądowych. W tym 103 km dużych szlaków dostępnych dla statków powyżej 450 t, 211 km od 200 — 450 t i 173 km dla statków do 80 t.

Drogi te dzięki odpowiedniemu wykorzystaniu ramion delty Wisły stanowiły dogodny łącznik naturalny zaplecza kraju ze szlakami morskimi rejonu Gdańska i Elbląga.

Działania wojenne w r. 1945 zdewastowały poważnie szlak i budowle wodne, szczególnie w rejonie delty Wisły, unieruchamiając poszczególne ich odcinki na krótszy lub dłuższy czas.

Szczególnie dotkliwe zniszczenia miały miejsce na skanalizowanym Nogacie, oraz na kanale Warmijskim, gdzie liczne budowle wodne, jak śluzy komorowe, jazy i pochylnie, zostały poważnie uszkodzone.

Wisła, która na ogół biorąc wyszła obronną ręką z zawieruchy wojennej, miała zatarasowany szlak żeglowny zwalonymi mostami w Tczewie, Knybawie, Opaleniu i w Grudziądzu. Poza tym kilkaset statków i barek zatopionych w nurcie, oraz zaminowanie koryt rzek i terenów nadbrzeżnych stanowiło dalsze poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi. Jeżeli uwzględni się w dodatku prawie całkowite spalenie i zniszczenie warsztatów i stoczni rzecznych położonych w rejonie delty Wisły, zniszczenie wszystkich połączeń elektrycznych i telefonicznych, całkowity brak obiektów pływających, transportowych i technicznych, oraz zupełny brak na początku 1945 r. personelu fachowego na Ziemiach Odzyskanych, będziemy mieli pełny obraz rozmiaru zniszczeń i rozmiaru zadań, jakie administracja dróg wodnych miała do wypełnienia.

Po pośpiesznym zorganizowaniu niezbędnych placówek terenowych wykorzystano rok 1945 dla udostępnienia żegludze szlaku Wisły i szlaku Gdańsk — Elbląg, zaopatrzenia się w najkonieczniejszy sprzęt i tabor roboczy, oraz dla częściowego uruchomienia warsztatów i stoczni w Pleniewie, Łożyskach, Tczewie, Elblągu i Ostródzie.

Dobre wyniki wstępne prac terenowych i organizacyjnych z r. 1945, umożliwiły podjęcie w r. 1946 planowej odbudowy zniszczeń wojennych na odcinkach skanalizowanych i sztucznych drogach wodnych, których odbudowa wymagała dłuższej i bardziej systematycznej pracy.

W roku tym uruchomiono wszystkie warsztaty i stocznie rzeczne, oraz przeprowadzono w znacznym rozmiarze remonty budynków administracyjnych, służbowych, warsztatów i magazynów.

Rok 1947 zakańcza ten pierwszy etap robót na drogach wodnych, którego wytyczną było oddanie dla żeglugi całości dróg wodnych rejonu Wybrzeża, skompletowanie personelu fachowego, oraz przeprowadzenie robót przygotowawczych niezbędnych dla podjęcia w szerokim zakresie robót nowych, przewidzianych na odcinku dróg wodnych w ogólnym planie gospodarczym na najbliższe lata.

Dotychczasowy dorobek tego pierwszego etapu robót przedstawia się w zarysie następująco:

odbudowano 15 budowli wodnych śluzy, jazy, pochylnie),

odbudowano 48 budynków mieszkalnych i gospod. o kubaturze 24.600 m³,

wydobyto 395 obiektów pływających,

wykonano kapitalny remont 44 statków z własnym napędem,

wykonano kapitalny remont 232 barek i obiekt. technicznych,

odbudowano 288 km linii telefonicznych,

uruchomiono 5 stoczni i warsztatów rzecznych.

Niezależnie od prac terenowych prowadzone są opracowania projektów ogółowych i szczegółowych, pomiary i studia niezbędne dla planowego i ekonomicznego prowadzenia rozbudowy dróg wodnych.

Ogólny koszt wykonania wymienionych powyżej robót łącznie z podatkami administracyj-

nymi w czasokresie 1945-47 wyniósł dotychczas ok. 285 mil. zł.

Koszta te dotyczą tylko rejonu Wojew. Gdańskiego i bezpośrednio z nim związane zaplecza; nie obejmują natomiast całości agend tut. Dyrekcji Dróg Wodnych, w której zakres działania wchodzi poza tym odcinek rzeki Wisły do Włocławka; system dróg wodnych Mazurskich oraz rz. Drwęca, przy czym główne nasilenie robót skierowane jest na podjęte ostatnio w szerszym zakresie roboty regulacyjne na odcinku w rejonie Włocławka.

To stale wzmagające się tempo robót, hamowane w znacznym stopniu ograniczonymi na drogi wodne kredytami i stosunkowo szczupłymi kadrami wykwalifikowanych pracowników, doprowadziło mimo to do prawie całkowitego odtworzenia stanu posiadania z roku 1939 i daje gwarancję szybkiej i sprawnej realizacji dalszych zamierzeń.

Z ważniejszych prac terenowych przewidzianych do wykonania wzgl. do rozpoczęcia w szerszym zakresie w r. 1948 na odcinku dróg wodnych Wybrzeża wymienić należy:

1) Roboty regulacyjne na Wiśle na odcinku powyżej Tczewa dla stopniowego zwiększenia głębokości tranzytowych szlaku żeglownego, przez co uzyska się zwiększenie ładowności barek z 250 na 450 t. Do realizacji w ciągu 3 lat kosztem 235 mil. zł.

   Będzie to pierwszy etap robót dla stworzenia z rz. Wisły wielkiej drogi wodnej dostosowanej dla tonażu barek do 1000 t.

2) Regulacja ujścia Wisły pod Śpiewowem obejmująca przedłużenie moli Wiślanych w głąb morza dla udostępnienia go większym jednostkom rybackim oraz dla zapewnienia swobodnego spływu lodów. Koszt wykonania pierwszego etapu robót w ciągu 3 lat wyniósłby około 36 mil. zł.

3) Dokończenie odbudowy i rozbudowa portu, warsztatów i stoczni rzecznej w w Pleniewie, niezbędne dla podjęcia budowy nowych jednostek pływających, transportowych i technicznych, potrzebnych do akcji budowlanej na drogach wodnych. Czasokres budowy w ciągu 2 lat, przy koszcie ogólnym około mil. 58 zł.

4) Kapitalny remont urządzeń portowych i budynków w porcie Nogatu w Malborku, od czego uzależnione jest ożywienie ruchu żeglownego na Nogacie. Koszt tych robót ok. 3,2 mil. zł.

5) Modernizacja stoczni i warsztatów w porcie zimowym w Tczewie. Do wykonania w r. 1948 kosztem 11 mil. zł.

6) Rozbudowa bazy dla flotyli lodołamaczy w łożyskach. Do wykonania w roku 1948 kosztem 4 mil. złotych.

7) Dokończenie rozbudowy linii telefonicznych rzecznych, wzdłuż wszystkich dróg wodnych Wybrzeża. Wpłynie to dodatnio na zwiększenie sprawności ruchu żeglugowego na tych drogach. Ogółem dotyczy to budowy 128 km nowych linii kosztem 3,8 mil. złotych.

8) Podjęcie robót regulacyjnych i kanalizacyjnych na rz. Drwęcy obejmujących w tym budowę 2 jazów i 3 śluz komorowych. Umożliwi to uzyskanie krótkiego i dogodnego połączenia okręgu Ośrody z Centralną Polską. Koszt ogólny robót dla uregulowania Drwęcy dla tonażu do 100 t wyniósłby około 113 mil. zł. przy 3 letnim okresie budowy.

9) Dokończenie akcji wydobycia i zabezpieczenia reszty zatopionych na drogach wodnych obiektów pływających (78 jednostek) kosztem łącznym 23,5 mil. zł przy szacunkowej wartości tych obiektów ok. 270 mil. zł.

10) Przeprowadzenie kapitalnego remontu wydobytych z wody 112 obiektów pływających transportowych i technicznych kosztem 194 mil. zł na własnych stoczniach w ciągu 3 lat.

Szybkość i kolejność realizacji powyżej przedstawionych zamierzeń uzależniona będzie jedynie od wysokości kredytów, jakie na ten cel będą postawione do dyspozycji Dyrekcji Dróg Wodnych w Gdańsku.

Dr **WANDA GORKOWA**

Zagadnienie specjalizacji wielkich portów polskich

Jeszcze w 1945-ym roku w ramach prac grupy operacyjnej morskiej w Bydgoszczy, rozpoczęła się dyskusja nad przyszłym podziałem pracy pomiędzy porty Gdańsk i Gdynię, wedle kryterium ich odrębności.

W niedługim czasie po rozpoczęciu prac obudowy w tym samym roku już zagadnienie to nabrało znacznej praktycznej wagi, ze względu na konieczność wytyczenia planu odbudowy portów w celowy sposób odpowiadający przeznaczeniu ich poszczególnych ocinków.

Wprawdzie doraźna t.zw. mała odbudowa portów w swej pierwszej fazie miała przede wszystkim za zadanie zrealizować najbardziej palące potrzeby chwili t. j. umożliwić jaknajrychlejsze przyjęcie transportów UNRRA z jednej strony, z drugiej strony, wywozu węgla polskiego, czekającego już w kopalniach na eksport tym niemniej równocześne planowanie „wielkiej odbudowy“ wymagało oparcia na przewidywanym wykorzystaniu aparatu ładunkowego, stosownie do przyszłych planów eksploatacyjnych.

Zbudowanie planu eksploatacyjnego portów naszych, w ogólnym chaosie pierwszego roku powojennego nastręczało niezmierne trudności. Materiałem, mogącym stanowić podstawę dla tych przewidywań, były przede wszystkim statystyki przedwojenne, któreby następnie można skonfrontować z nowymi warunkami gospodarczymi i wyciągnąć odpowiednie wnioski.

Trudnego tego zadania podjął się wówczas Instytut Bałtycki,

w porozumieniu z Departamentem Morskim Min. Żeglugi, a wyrazem wysiłków tych była I Konferencja naukowa Inst. Bałt., która się odbyła w Bydgoszczy, w dniach 14 i 15 czerwca 1946 roku.

W tej fazie dociekań nad stworzeniem obrazu przyszłych potrzeb w związku z całokształtem struktury gospodarczej, na pierwszy plan wysunęły się realne dane przedwojenne, natomiast tak sprawy rozwoju własnego gospodarstwa, jak i perspektywy kształtowania się rynków światowych, były jeszcze bardzo mgliste i brak było jeszcze elementów dla sprecyzowania jak się będą rozwijały. — Pomimo to, uchwały powzięte na konferencji, zalecające w pierwszym rzędzie Instytutowi Bałtyckiemu dalsze badania, mające na celu ustalenie zasad planu państwowego co do przekształcenia struktury gospodarczej nowego państwa polskiego, oraz ustalenia zasad polityki portowej, nadającej portom naszym kierunek rozwojowy, określiły ogólne perspektywy rozwoju poszczególnych portów polskich i zasadnicze ich cechy charakterystyczne, predysponujące je do spełniania odrębnych zadań, przy zachowaniu jednak w każdym wypadku pewnego stopnia uniwersalności. Również w wyniku osiągnięć konferencji ustalona tam została zasada, że Gdańsk i Gdynia stanowią jeden kompleks portowy. W ten sposób całość obrotów towarowych grawitujących ku portom polskim może stać się objektem skoordynowanej polityki akwizacyjnej dwóch ośrodków portowych: Gdańsk/Gdynia i Szczecin. Przewidziano ewentualne zasięgi akwizacyjne: zachodni-szczeciński i wschodni gdańsko-gdyński — tak, że w przybliżeniu zarysowały się kontury zaplecza Szczecina, pokrywającego się w zasadzie z dorzeczem Odry i Warty, i zaplecze Gdańska i Gdyni, pokrywające się w zasadzie z dorzeczem Wisły i jej dopływami — przyczem Górny Śląsk leżałby w zasięgu wszystkich trzech portów. [1])

Po tej pierwszej naradzie naukowej kontynuowane było gromadzenie materiałów i prowadzone badania w bardzo szerokim zakresie — źródeł do badań dostarczał rozwój samego życia odradzającego się gospodarstwa polskiego, przyczyniły się do ich pomnożenia liczne narady i konferencje gospodarcze oraz szereg prac indywidualnych.

Tak więc już w grudniu 1946 roku Kongres Techników Polskich w Katowicach, przyniósł cenne materiały dla analizy zadań, jakie porty nasze będą miały spełnić, następnie jedna konferencja naukowa Inst. Bałt. z 12—13.XII. 46 r. w Bydgoszczy, na temat Stanu i Potrzeb gospodarczych Pomorza Wschodniego [2]) i druga Konferencja Naukowo-Gospodarcza na temat Pomorza Zachodniego odbyta w sierpniu 1947 r. w Szczecinie, które dały wyczerpującą i wszechstronną analizę potencjału gospodarczego całego Wielkiego Pomorza, najbliższego zaplecza portów, przy czym badania drugiej Konferencji objęły szczegółowe przestudiowanie spraw związanych z portem w Szczecinie i jego przyszłością.

Niezmiernie cennego materiału dostarczył dla omawianych spraw III Zjazd Przemysłowy Ziem Odzyskanych, który odbył się w sierpniu 1947 r. w Szczecinie. Przysporzył on wiele cennych wiadomości, dotyczących zamierzeń gospodarczych kraju, oraz poddał dyskusji referat inż. Piotra Bomasa, na temat obrotów przez polskie porty morskie, dający szczegółową ocenę naszych portów, ich możliwości techniczne i potrzeb inwestycyjnych.

Dalej Konferencja naukowo-gospodarcza Inst. Bałt. z czerwca 1947 r., na temat gospodarczej i komunikacyjnej roli węzła bydgoskiego. Debaty nad połączeniami wodnymi Wisły i Odry, zahaczały w zasadniczy sposób sprawy kierowania ładunków masowych do Szczecina i portów delty Wisły.

Również Konferencja Instytutu Zachodniego w Gliwicach, w 1947 r. badająca problemy rzeki Odry wprowadziła, szereg nowych elementów, rzucających światło na nasz problem.

Pod koniec roku 47 w coraz intensywniejszy sposób zjawiał się problem portów na porządku dziennym szeregu obrad:

W listopadzie 1947 r. konferencja sprawozdawczo - programowa wojew. gdańskiego, na tle Narodowego Planu Gospodarczego, urządzona przez Oddział Gdański CUP., debatowała między innymi nad referatem inż. W. Tubielewicza: Odbudowa portu Wyrzeża Centralnego;

Następnie na Zjeździe Dyrektorów Regionalnych Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Gdańsku, — wygłosił prof. T. Ocioszyński referat p. t.: „Zagadnienie portów delty Wisły na tle ogólnych problemów polskiej polityki morskiej dający wnikliwą analizę specjalizacji portów na długiej fali.

Jeżeli chodzi o prace indywidualne, to w pierwszym rzędzie należy wymienić książkę A. Bolesławskiego Związki wytwórczości mineralnej z portami morskimi [3]), S. Srokowskiego: Pomorze Zachodnie [4]) przynoszące obok analizy obszaru wojew.: szczecińskiego, w ostatnim rozdziale studium portu szczecińskiego i drogi odrzańskiej. Artykuł P. Bomasa: Perspektywy obrotów przez polskie porty morskie [5]), który pokrywa się ze wspomnianym referatem wygłoszonym przez autora na III Zjeździe Przemysłowym Ziem Odzyskanych w Szczecinie. Na koniec jeszcze wspomnieć należy o ścisłej analizie możliwości przeładunkowej Gdyni, w opracowaniu mgr S. Walewskiego: Narodowy Plan Gospodarczy, a możliwości przeładunkowe Gdyni [6]).

Kapitalną podstawę uzyskały

[1]) Protokół obrad wraz z uchwałami oraz referaty zgłoszone na I. Konferencję Naukową Komisji Morskiej Inst. Bałt. w Bydgoszczy w dn. 14. 15. VI. 1946 r.. ujęte zostały w publikacji: Specjalizacja polskich portów morskich wyd. Inst. Bałt. 1946 r.

[2]) Referaty, dyskusje i rezolucje tej Konferencji ogłoszone zostały w publikacji: Stan i potrzeby gospodarcze Pomorza Wschodniego. Wyd. Inst. Bałt. r. 1947.

[3]) Wyd. Inst. Bałt. r. 1947.

[4]) Wyd. Inst. Bałt. r. 1947.

[5]) Ogłoszony w nrze. 11/12-ym organu Morskiego Stowarzyszenia Technicznego w Gdańsku: Technika Moskiego Inst. Bałt. Nr. 17 w listopadzie 1947.

[6]) Ogłoszone w Komunikacie Gosp. Archiwum Morrza i Wybrzeża, str. 11 i nast.

badania dzięki ogłoszeniu 3-letniego Planu Gospodarczego, który będąc rezultatem przeprowadzonych badań, prawem wzajemnego oddziaływania, staje się źródłem badań na dalszą metę.

W miarę narastania materiału dostarczonego tak przez samo życie gospodarcze, jak i przez wysiłki badaczy, nastąpiły też pewne zmiany w metodzie pracy.

Podczas gdy, jak wspomniano wyżej, w początkowych fazach wykuwania przyszłej formy działalności portów, pierwsze miejsce zajmowały dane przedwojenne, to z czasem przeniósł się punkt ciężkości raczej na drugą kategorię podstaw badania, tj. analizę rozwoju gospodarczego i jego widoków na przyszłość.

Nie należy zapominać o tym, że przesłanki przedwojenne ani pod względem ilościowym, ani pod względem strukturalnym nie będą miarodajne dla Polski powojennej i to tak z punktu widzenia udziału morskiego handlu w ogólnym handlu zagranicznym polskim, jak i bezwzględnych cech tej wymiany.

Polska przed wojną miała w porównaniu z innymi państwami bardzo nikłą wymianę zagraniczną. Prof. T. Ocioszyński [7]) określa to jako symbol gospodarczej słabości kraju i oznakę prymitywu gospodarczego typową dla krajów o znacznej przewadze rolnictwa. Charakterystyczne cechy tej wymiany, jak przewaga ładunków masowych, przewaga importu nad eksportem i przewaga ładunków regionu bałtyckiego, wprawdzie na razie odziedziczone przez nas, przynajmniej w handlu morskim, na przyszłość jednak, w miarę strukturalnego przekształcania się gospodarstwa polskiego w przemysłowo-rolnicze w rezultacie rewolucyjnej miany granic państwa, muszą ustąpić miejsca korzystniejszemu układowi naszej wymiany handlowej. Również udział handlu morskiego w obrotach handlu zagranicznego, w wysokości 78% przed wojną, przesunie się przypuszczalnie na korzyść wymiany na drodze lądowej, ze względu na silne uaktywnienie handlu z Rosją.

Prymityw gospodarczy kraju wybitnie rolniczego, musi ustąpić miejsca nowym aspektom wymiany zagranicznej, wobec przekształcenia się na charakter bardziej przemysłowy, a to musi stworzyć nowe kryteria dla przewidywań dotyczących handlu zagranicznego.

Oczywiśnie dane przedwojenne zawsze jeszcze dają podstawę porównawczą tak dla oceny wydajności gospodarczej, na odcinkach, które zasadniczo nie zmieniły swej struktury, jak i dla oceny przepustowości portów, przy danej ilości nabrzeży i urządzeń. Zaznaczyć należy, że nowy rozwój życia tak radykalnie zmienił strukturę handlu, że szereg artykułów przeszło z pozycji wywozowych na poczet przywozu.

Podstawą planu gospodarczego na tym odcinku jest ocena możliwości rozwojowych życia gospodarczego kraju w nowych warunkach, celem określenia jego produkcji w świetle perspektyw eksportu, potrzeb importowych tej produkcji, oraz zapotrzebowania rynku wewnętrznego.

Plan gospodarczy przewiduje na rok 1949 o wiele większą wymianę zagraniczną niż przed wojną: w eksporcie o 29%, w imporcie zaś aż o 130%. Nadwyżka eksportu uwzględnia pomnożone możliwości przede wszystkim wywozu węgla. Jeżeli chodzi o import, to jest ona związana ze zwiększonym zapotrzebowaniem surowców dla produkcji krajowej. Już dziś można z dużą dozą dokładności określić w ogólnych zarysach o jakie surowce będzie tu chodziło, mianowicie: rudy dla hutnictwa, złom, bawełna i wełna, kauczuk, aluminium, fosfaty, garbniki, ropa naftowa. Są to mniej więcej te same artykuły, które odgrywały rolę w imporcie przed wojną, z wyjątkiem ropy naftowej, będącej wówczas artykułem wywozowym. Przed wojną jeszcze dużą pozycję stanowiły w przywozie owoce południowe.

W wywozie głównym artykułem pozostał, jak przed wojną, węgiel, poza tym na dalszą metę można się spodziewać nadwyżki artykułów rolniczych, którą można będzie eksportować, zwłaszcza w miarę realizowania się polityki gospodarczej, zamierzającej zastąpienie produktów rolniczych, rybami, w konsumpcji wewnętrznej. Przed wojną dużą rolę w eksporcie odgrywało drzewo surowe i zboże. I jedno i drugie na razie znikło z pozycji eksportowych i również na przyszłość nie można przypuszczać by w dawnej mierze i w dawnej formie miały być wywożone.

Ze względu na większość wywozu węgla i produktów rolniczych do krajów zamorskich (nadbałtyckich, Anglii, Belgii i Holandii), oraz przywozu rudy i innych surowców z za morza, udział drogi morskiej będzie nadal odgrywał dużą rolę, jeżeliby nawet procentowo spadł, w związku ze wspomnianą już żywotną granicą lądową z Z.S.R.R.

Jeżeli chodzi o tranzyt, to narazie stoi on pod znakiem wielkiej niewiadomej, co do kwestii w jaki sposób i w jakich kierunkach rozwinie się zagraniczny handel dalszego zaplecza naszych portów. Wiadomo już, że Czechosłowacja, jak przed wojną, sprowadza nadal rudy ze Szwecji. Ten więc tranzyt towarów masowych byłby, jak przed wojną, aktualny. Tu jednak też jeszcze otwartą jest kwestia, czy Czechosłowacja będzie forsować drogę Odry ku Szczecinowi, czy też Łaby ku Hamburgowi, i jak się będzie przedstawiała konkurencja portów Rotterdamu i Antwerpii w relacjach transoceanicznych. Chodzi też o to, czy polska polityka taryf kolejowych zdoła za pomocą stworzenia uprzywilejowanych stawek doprowadzić do potanienia dotychczas niekonkurencyjnych kosztów przewozowych. Stwierdzić można, że jeżeli nawet część towarów masowych będzie szła z dalekiego zaplecza przez porty polskie, to na drobnicę mogą one liczyć tylko w znikomej ilości.

Analiza perspektyw rozwoju różnych gałęzi przemysłu w Polsce, związanych z eksportem i importem morskim, przeprowadzona wedle grup towarów ujętych przez plan gospodarczy pozwala na wyciąganie wniosków na metę 20 do 30 lat naprzód.

Praktycznym celem badania tego przyszłego voluminu przeładunków morskich, poza tworzeniem nowych podstaw planowania, jest określenie dalszych

[7]) Zagadnienia portów delty Wisły na tle ogólnych problemów polityki morskiej. Refer. wygłoszony na Zjeździe Dyrektorów Region. Dyr. Planow. Przestrzen. w Gdańsku w listopadzie 1947 r.

wytycznych dla odbudowy i rozbudowy portów, która musi być projektowana na daleką metę, ze względu na czas, potrzebny dla wykonania koniecznych robót inwestycyjnych.

Szczegółowe próby sformułowania rodzaju i ilości przeładunku na dalszą metę, w oparciu o plan trzyletni i w aspekcie określenia pogotowia techniczno-przeładunkowego w poszczególnych portach podjęte zostały najkonkretniej w dwóch już cytowanych pracach, mianowicie w referacie prof. Ocioszyńskiego: Zagadnienia portów delty Wisły . . . itd. i artykule inż. P. Bomasa: Perspektywy obrotów... itd.

Wyniki opracowań tych nie we wszystkich wypadkach są ze sobą zgodne.

Wobec nabrzmienia tak obszernym materiałem, przeprowadzenia już wszechstronnych badań, dotyczących repartycji przeładunków, jak również w obliczu zarysowujących się różnic poglądów, wskazaną jest nowa dyskusja na ten temat, któraby skoordynowała dotychczasowe wyniki.

W związku z tym Instytut Bałtycki przygotował II Naradę Naukową w sprawie podziału ładunków pomiędzy porty, ograniczając jednak temat jej do zagadnienia ładunków masowych, jako wykonanie jednego z punktów zaleceń uchwały I Konferencji.

Zadaniem Narady, stanowiącej dalszy ciąg I Konferencji naukowej z przed półtora roku, będzie rewizja i ocena osiągnięć tej pierwszej, oraz wytyczenie ścieżki prowadzącej do podstaw dalszego planowania. Konferncja ta będzie areną, na której spotkają się wyniki badań ostatniego czasu i zetrą sprzeczne poglądy, co przyczynić się powinno do uzyskania syntezy najbliższej słusznego rozwiązania.

IGOR ARGAMANTE

Kryzys przemysłu stoczniowego we Włoszech

(Od własnego korespondenta „Morskiego Przeglądu Gospod." w Rzymie).

Włoski przemysł okrętowy, posiadający wielkie tradycje i stanowiący jedną z głównych gałęzi produkcji krajowej, przeżywa obecnie stadium upadku i ostrego kryzysu, wynikające przede wszystkim z ogólnego załamania się gospodarczego Włoch, cechowanego w głównej mierze głębokim kryzysem finansowym.

Po zakończeniu wojny odbudowa stoczni włoskich nastąpiła w stosunkowo bardzo szybkim tempie i początkowo, mimo wielu wielkich trudności pozostających do pokonania wobec nadzwyczaj sprzyjającej koniunktury światowej rozwój jego zapowiadał się pomyślnie. Ze względu jednak na pogorszenie się ogólnej sytuacji gospodarczej rząd włoski latem ub. r. zmuszony został do przedsięwzięcia szeregu drastycznych posunięć antyinflacjonistycznych, a m. in. do restrykcji kredytów bankowych, pozbawiając w ten sposób najistotniejsze sektory handlu i przemysłu większych zasobów kapitału płynnego, co ze swej strony wpłynęło bardzo ujemnie na sytuację mozolnie odradzającego się i przezwyciężającego olbrzymie trudności zaopatrzeniowe przemysłu krajowego. Coprawda po pewnym czasie rząd widząc poważne zagrożenie szeregu kluczowych dla gospodarki narodowej przemysłów, głównie mechanicznego i stoczniowego, częściowo powrócił do dotychczasowego systemu subwencjanowania najbardziej zdrowych organizmów przemysłowych. Przez utworzenie obok F. I. M.'u (instytucji mającej finansować przemysł mechaniczny) innej pokrewnej instytucji, pod nazwą „Finmare", dla finansowania stoczni, rząd wykazał swe wielkie zainteresowanie losem przemysłu stoczniowego, lecz nie zdołał już zapobiec ciężkiemu kryzysowi spotęgowanemu jeszcze ciągłym wahaniem cen, zarówno we Włoszech jak i w skali międzynarodowej, spadkiem wartości pieniądza oraz zbyt wielką ilością sił roboczych zatrudnianych przy stoczniach, podczas gdy włoskie ustawodawstwo społeczne kategorycznie zakazuje na razie, redukcję pracowników w przemyśle.

Sytuację zaostrza okoliczność, że wciąż zwiększające się trudności zaopatrzeniowe opóźniają wybitnie wykonywanie zamówień, jak również i to, że przedwojenna produkcja większości wielkich zakładów przemysłowych jak Breda, O. T. O., Ansaldo i t. p. przystosowana była głównie do potrzeb zbrojeniowych, a nie ukończony został jeszcze całkowicie proces rekonstrukcji niektórych gałęzi ciężkiego przemysłu.

Biorąc te wszystkie okoliczności pod uwagę stwierdzić należy, że w zakresie produkcji okrętowej we Włoszech najważniejszym problemem są obecnie koszta produkcji. Powodowane ogólnym anormalnym i infalcyjnym układem aktualnej sytuacji gospodarczej Włoch, zbyt wysokie koszta produkcji, nie tylko usuwające możliwości zysku lecz nawet stwarzające poważne deficyty w bilansach stoczni, niewątpliwie w największym stopniu wpływają na krytyczne kształtowanie się sytuacji.

Tak np. dla zamówień armatorów zagranicznych, które są obecnie wykonywane przez stocznie włoskie na łączną kwotę 50 mldr. lirów, koszta produkcji były obliczane w okresie przyjmowania tych zamówień, tj. latem ub. r., wg. ówczesnych cen międzynarodowych i ówczesnych stałych kursów wymien-

Od Redakcji

W związku z nawiązaną przez stocznie polskie współpracą z włoskim przemysłem stoczniowym redakcja „Morskiego Przeglądu Gospodarczego" uważała za konieczne utworzyć włoską placówkę korespondencyjną we Włoszech.

Naszym stałym korespondentem jest znany włoski publicysta ekonomiczny red. Igor Argamante, którego pierwszą korespondencję obok zamieszczamy.

nych walut obcych. W międzyczasie natomiast zaistniała silna zwyżka cen, zwyżka kosztów rąk roboczych i co gorsze, dalsza dewaluacja lira, pociągająca za sobą zwiększenie kosztów związanych z zakupem za granicą podstawowych materiałów. Konsekwentnie więc, przy takim układzie stosunków, stocznie włoskie znalazły się dziś z deficytem w wysokości 12 mlrd. lirow. deficytem który pokryty ma być z przysłowiowo świecącej pustką kieszeni państwa.

Konsekwencją zbyt wysokich kosztów produkcji jest również i to, że w tych warunkach armatorzy włoscy zmuszeni są obecnie korzystać z usług stoczni zagranicznych. Już w ub. roku stocznie włoskie budowały dla potrzeb krajowych zaledwie 52 małe jednostki o łącznej pojemności 50.000 t., podczas gdy zagranicą budowano na zlecenia armatorów włoskich 110 jednostek o pojemności 476.500 t.

Strukturalnie jednak włoski przemysł okrętowy, wspierany szeregiem sprawnych przemysłów pomocniczych, jest wbrew pozorom zdrowy i po całkowitym usunięciu szkód wojennych rzeczywiście posiadać może duże możliwości rozwojowe. Zatrudnia on obecnie ok. 45.000 pracowników i jego wydajność szacowana jest przez czynniki oficjalne na ok. 600.000 t rocznie, co oznaczałoby już osiągnięcie przedwojennego poziomu produkcji. W rzeczywistości jednak cyfra ta jest znacznie mniejsza wskutek braku szeregu niezbędnych materiałów oraz silnego zdewastowania objektów stoczniowych. Należy jednak zaznaczyć, iż szkody wojenne we Włoszech są jednak wybitnie mniejsze od zniszczeń w przemyśle okrętowym wielu krajów europejskich.

Rozwój włoskiego przemysłu stoczniowego po wznowieniu produkcji wyraża się następującymi cyframi: w r. 1945 wykonano 177 nowych jednostek o łącznej pojemności 20.000 t., a w 1946 — 463 jedn. o pojemności 60.000 t. Z tego przeszło $^2/_3$ wykonano na stoczniach „Ansaldo“ (28 jednostek o poj. 32.500 t.) i „Franco Tosi“ (8 jedn. — 15.500 t. na zamówienia krajowe i 10.000-tonowy motorowiec dla armatorów szwedzkich). Resztę stanowiły wyłącznie małe jednostki pochodzące przeważnie ze stoczni rybackich. Z czasem zaczęła się już jednak zmniejszać ilość budowanych jednostek na korzyść tonażu. Daje się to już zaobserwować w końcu 1946 r. gdy na stoczniach włoskich znajdowało się w budowie 187 jedn. o pojemności 162.000 t., z czego na zlecenia armatorów zagranicznych (szwedzkich, norweskich, duńskich, argentyńskich, szwajcarskich, egipskich i chilijskich), „Ansaldo“ miało w budowie 9 jednostek o łącznej pojemności 20.000 t., a „Cantieri Riuniti dell'Adriatico“ [3] 21 jedn. o poj. 65.000 t. W roku ub. tonaż znajdujących się w budowie jednostek wzrósł do 222.000 t. lecz brak świeżych i szczegółowych danych statystycznych, które we Włoszech są chronicznie ogłaszane z wielkim opóźnieniem, utrudnia narazie orientowanie się w aspektach, na tle których ma się zarysować na tym polu sytuacja stoczni włoskich w bieżącym roku. Ogółem we Włoszech czynnych jest w chwili obecnej 71 pochylni dla budowy dalekomorskich jednostek.

Na czele przemysłu stoczniowego kroczy 6 wielkich kompleksów: „Ansaldo“, „Cantieri Riutini dell'Adriatico“, „Odero Terni Orlando“ (wszystkie pod zarządem państwowym), „Franco Tosi“, „Cantieri Navali Riuniti“ i „Cantieri di Tirreno“.

Kompleks „Ansaldo“, najstarszy wśród istniejących dziś we Włoszech stoczni — gdyż powstały w 1860 r., składa się z 10 wielkich zakładów, które poza budownictwem okrętowym zajmują się konstrukcjami stalowo-maszynowymi. Największy z nich znajduje się w Sestri Ponente (Genua) i jest wyposażony w 11 wielkich pochylni, zdolnych do budowy jednostek o pojemności 50.000 t. i obsługiwanych łącznie przez 37 dźwigów oraz liczne warsztaty mechaniczne. Innym większym ośrodkiem są stocznie w Cerusa z 5 pochylniami przystosowanymi dla budowy małych jednostek.

„Cantieri Riuniti dell'Adriatico" — inny potężny kompleks stoczniowy — posiada wielką ilość ośrodków stoczniowych rozproszonych wzdłuż całego wybrzeża Adriatyku, których jednak większa część została poważnie okaleczona działaniami wojennymi. Największe stocznie kompleksu (Monfalcone, S. Rocco i inne), wyposażone w 15 pochylni i potężnymi warsztatami mechanicznymi oraz z wielkiego ośrodka mechaniczno-remontowego w Sestri Levante. Podczas, gdy zakłady w Genui i La Spezia od dłuższego czasu są już sprawne, odbudowa stoczni w Livorno, bardzo zniszczonych i zdezorganizowanych wojną, jest natomiast jeszcze w toku.

Stocznie „Franco Tosi“ w Taranto, silnie rozbudowane w ostatnich latach, są bodajże jedynymi we Włoszech, na których wojna nie tylko nie wywarła swego niszczycielskiego piętna, lecz nawet przyczyniła się do ich większego rozwoju. Posiadając 5 wielkich pochylni i 6 małych oraz zatrudniając przeszło 3.500 pracowników, kompleks ten wysuwa się na czoło włoskiego przemysłu stoczniowego głównie dzięki najnowocześniejszemu wyposażeniu technicznemu i całkowicie zmodernizowanym instalacjom terenowym.

Kompleks „Cantieri Navali Riuniti“ składa się ze stoczni położonych w Palermo i Ankonie. Stocznie w Ankonie posiadają 5 pochylni i wielkie zakłady dla budowy motorów, podczas, gdy stocznie w Palermo, wyposażone także w 5 pochylni dla budowy jednostek do 10.000 t. pojemności, wobec wielkich zniszczeń ograniczają się tymczasem do budowy lokomotyw i działalności remontowej.

Wreszcie kompleks „Cantieri del Tirreno“ posiada wielkie stocznie w Riva Trigoso (Liguria) z 4 większymi i 4 mniejszymi pochylniami oraz warsztaty i ośrodki remontowe w Genui.

Dalej idą mniejsze stocznie jak „Cantieri Navali del Mediterraneo“ z 4 pochylniami w Pietraligure (Savona), „Navalmeccanica“ z 5 pochylniami w Neapolu oraz stocznie w Porto Marghera (Wenecja) należące do towarzystwa Breda.

Dla uzupełnienia obrazu należy wspomnieć o arsenałach morskich w Castellamare di Stabia (Neapol, Wenecji i Taranto, które zgodnie z warunkami paryskiego traktatu pokojowego są obecnie przekształcane w potężne ośrodki remontowe dla obsługiwania marynarki handlowej.

Wśród nich osobne miejsce zajmuje arsenał w Taranto posiadający pierwszorzędne znaczenie ze względu na doskonałe wyposażenie techniczne i położenie geograficzne. W arsenale tym będzie niebawem czynny jeden z pośród największych w Europie doków suchych (265 × 58 m.), prace nad budową którego, rozpoczęte przed samym wybuchem wojny, są już na ukończeniu.

Natomiast w gorszej sytuacji znalazły się średnie i małe stocznie, jeszcze nadal wyraźnie noszące piętno wojenne. Poniosły one w czasie wojny duże straty i obecnie, pozbawione kredytów i walut obcych dla zakupów za granicą, są stopniowo zmuszane do zawieszania produkcji i z przeszło 400 małych stoczni ocalałych po działaniach wojennych, czynnych jest teraz już tylko ok. 250.

Rząd włoski czyni poważne wysiłki w kierunku podtrzymania krajowego budownictwa okrętowego; na rok budżetowy 1946/47 przeznaczył dla finansowania stoczni 2 mlrd. lirów, a na rok 1947/48 — 3 mlrd. Następnie przeznaczył dla „Finmare" większe kwoty dla subwencjonowania najbardziej zagrożonych kryzysem wielkich stoczni i w chwili obecnej rokuje z zarządami poszczególnych stoczni w sprawie udzielania dalszych, niezbędnych dla modernizacji i usprawnienia wyposażeń stoczniowych kredytów, oraz gwarancji dla klientów zagranicznych. Ponadto jesienią ub. roku stocznie państwowe uzyskały w ramach pożyczki amerykańskiego Banku Importowo-Eksportowego kredyt w wysokości 5,8 mln. dolarów, który został rozdzielony następująco: „Ansaldo" — 3 mln., „Cantieri Riuniti dell'Adriatico" — 1,5 mln., „Odero Terni Orlando" — 0,8 mln. oraz „Navalmeccanica" — 0,5 mln.

Włoskie czynniki oficjalne żywią również nadal nadzieję, iż w niedługim czasie, dzięki zdecydowanej interwencji państwa, nastąpi znaczna poprawa sytuacji i że po pewnym okresie rekonwalescencyjnym oraz definitywnej modernizacji przestarzałych i zużytych wyposażeń i instalacji, jeszcze przed końcem bieżącego roku, włoski przemysł stoczniowy będzie mógł osiągnąć swe przedwojenne tempo produkcji, co umożliwi regularne wykonanie planu rozbudowy floty morskiej. Plan ten, którego urzeczywistnienie jest możliwe tylko pod warunkiem dokonania nowych dużych inwestycji w przemyśle stoczniowym, przewiduje dla floty handlowej osiągnięcie w r. 1951 tonażu 3,3 mln. t., a więc stanu zbliżonego do poziomu przedwojennego (3,5 mil. t.), przy czym szczególna uwaga ma być poświęcona odbudowie sprawnej i nowoczesnej floty pasażerskiej. Także i morskie siły zbrojne Włoch, mimo wielkich ograniczeń uwarunkowanych paryskim traktatem pokojowym, mają być odbudowane — w bardzo skromnych jednakże rozmiarach.

Mimo tego, że w chwili obecnej włoska flota handlowa osiągnęła już 2/3 swego przedwojennego poziomu, konieczność jej jak najszybszej odbudowy jest nadzwyczaj nagląca, gdyż okoliczność, że obecnie 80% obrotów morskich Włoch wykonywane jest przez bandery obce stwarza niewspółmiernie wielkie wydatki frachtowe, a wielka ilość przedwojennych jak i nowych jednostek włoskich, zarówno pochodzących z dostaw amerykańskich wymaga dziś gruntownej renowacji. Tak w r. 1947 Włochy importowały ze Stanów Zjednoczonych 11,6 mil. t. węgla i podczas gdy sam węgiel kosztował zaledwie 88 mil. dolarów, jego przewóz aż 107,8 mil. Przykład ten ilustruje najdobitniej palącą konieczność stworzenia floty, któraby mogła zapewnić Włochom poczesne stanowisko w żegludze światowej oraz uwypukla okoliczności ujemnie wpływające na ogólną odbudowę Włoch i na anormalne kształtowanie się handlu zagranicznego w szczególności.

Drugim podstawowym zadaniem jest również wykonywanie zleceń zagranicznych, gdyż zapewnia to ciągły dopływ cennych dewiz. Korzystając z nadzwyczaj pomyślnej koniunktury światowej, charakteryzowanej dającym się w całym świecie odczuwać brakiem morskich środków transportowych, włoski przemysł stoczniowy — przy racjonalnym zaspakajaniu zapotrzebowania wewnętrznego i maksymalnym eksploatowaniu zdolności produkcyjnych — mógłby także obsługiwać w większej skali armatorów zagranicznych, tym bardziej, że przy wyeliminowaniu konkurencji niemieckiej i japońskiej, silnym zmniejszeniu się potencjału produkcyjnego wielu zniszczonych wojną krajów europejskich oraz wyłącznym dokonywaniu przez stocznie brytyjskie i amerykańskie odbudowy i przekształcania floty własnych krajów, istnieją rzeczywiście warunki sprzyjające pomyślnemu jego rozwojowi.

Najbliższa przyszłość i zwłaszcza dalsze kształtowanie się sytuacji gospodarczej Włoch wykażą, czy nadzieje te, tyczące możliwości rozwojowych włoskiego przemysłu stoczniowego, okażą się uzasadnione i czy stocznie, należące przed wojną do najlepszych osiągnięć włoskich w dziedzinie ciężkiego przemysłu, będą istotnie w stanie pozyskać swoją efektowną sprawność przedwojenną i związany z nią stan rozkwitu.

WYCIECZKA SFER GOSPODARCZYCH WYBRZEŻA NA TARGI POZNAŃSKIE

Redakcja „Morskiego Przeglądu Gospodarczego", chcąc umożliwić zainteresowanym przedstawicielom gospodarki Wybrzeża, oraz przemysłowcom i kupcom zwiedzenie Targów Poznańskich, organizuje w dn. 5 i 6 maja w porozumieniu z Dyrekcją „Orbisu"

DWUDNIOWĄ WYCIECZKĘ DO POZNANIA

Wyjazd (w specjalnie zarezerwowanych wagonach pośp. pociągu) nastąpi dnia 5 maja o godz. 14,50, przyjazd do Poznania 21,30. Powrót do Gdyni dnia 8 maja o godz. 7,26. Koszt udziału w wycieczce, (przejazd w obie strony, 2 noclegi, 2 śniadania, wstęp na Targi i karta uczestnictwa) wynosi 3.250 zł.

Zgłoszenia do dnia 20 kwietnia w oddziałach „Orbisu" w Gdyni, Sopocie, Wrzeszczu i Gdańsku, oraz w redakcji „Morskiego Przeglądu Gospodarczego".

Techniczną stroną organizacji wycieczki zajmuje się „Orbis".

Rybołówstwo Morskie

RYBOŁÓWSTWO DALEKOMORSKIE

PRZEDWOJENNY STAN POSIADANIA

Zacznijmy od porównania obecnego stanu naszej flotylli dalekomorskiej ze stanem, jaki istniał w Polsce przed ostatnią wojną. W roku 1937 mieliśmy 15 lugrów śledziowych i 3 trawlery. Załogę tych statków stanowili rybacy polscy (ok. 150 ludzi) i podobną ilość rybaków cudzoziemskich, którzy obok pracy na statkach, mieli również obowiązek szkolenia naszego narybku. Podkreślić tu trzeba, że praktyczne szkolenie rybaków dalekomorskich rozpoczęto już od roku 1931.

Statki dalekomorskie złowiły w tymże 1937 r. 6.866 ton śledzi, 13,8 ton dorsza, 75,8 ton innych ryb, czyli razem prawie 7.000 ton, wartości niespełna 3 milj. zł. (wg. cen ówczesnych). W roku następnym, przy zwiększonej o 5 liczbie statków z połowów dalekomorskich uzyskano już ponad 10 tys. ton ryb (głównie śledzie). W r. 1937 importowaliśmy 63 tys. ton ryb morskich, a wywieźliśmy zaledwie 400 ton. Był to co prawda rok szczególnie dla rybołówstwa niepomyślny, zmuszający do zwiększenia importu.

OBECNY STAN NASZEJ FLOTYLLI DALEKOMORSKIEJ

Fakt, że po 18 miesiącach pracy rybołówstwo dalekomorskie mogło się poszczycić złowieniem prawie 6.000 ton ryb (w r. 1947) jest zjawiskiem nader pomyślnym. Flotylla dalekomorska, eksploatowana przez przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „DALMOR" składa się z 24 statków, reprezentujących ponad 5.000 BRT oraz kilku jednostek w posiadaniu towarzystw „Ławica" i „Delfin". Poza tym „DALMOR" posiada 2 statki w kompletnej przebudowie i jeden nowy trawler, budowany również na stoczniach polskich kosztem 140 milj. zł., którego wykończenie przewiduje się w r. 1949. Niestety większość posiadanych dziś przez „DALMOR" statków nie odpowiada wymaganiom rybołówstwa dalekomorskiego, gdyż zakupy dokonane przez UNRRA, obejmowały statki takie, jakie wówczas można było nabyć na rynku angielskim. Wiele statków jest starych, wymagających częstszych napraw, względnie za małych, zbyt kosztownych w eksploatacji, aby mogły operować na Morzu Północnym z baz krajowych, co powoduje konieczność oparcia się o drogie, nie rentujące się bazy zagraniczne. W okresie początkowym jednak trzeba było zadowolić się darowanym.

Przy naszym zapotrzebowaniu i położeniu geograficznym najbardziej przydatne są trawlery duże, o silnych motorach parowych, dających szybkość ponad 10 węzłów. Takich statków „DALMOR" posiada 8 — „Kastor", „Saturn", „Saturnia", „Syriusz", „Orion", „Jupiter" i „Wega". (Ten ostatni znajduje się w poawaryjnym remoncie, który zostanie zakończony w maju br.). Ponadto do grupy tej zaliczyć można „Panoramę" i „Teal" (oba w przebudowie), „Merkurego", „Uranię" i „Uran" oraz szkolne 125-stopowe motorowce „Neptuna" i „Neptunię".

Dryftero-trawlery parowe (100-stopowe, 92-115 BRT) „Arkadiusz", „Eugeniusz", „Antoniusz", „Euzebiusz", „Eustachiusz", „Sylweriusz" i „Apoloniusz", z przyczyn wyżej opisanych stwarzają przedsiębiorstwu bardzo poważne trudności w eksploatacji „DALMOR" czyni więc starania w kierunku sprzedaży ich zagranicą a zakupienia odpowiednich dla nas dużych trawlerów. Jeszcze mniejsze (75-stopowe) trawlery motorowe — „Hilary", „Walery", „January" i „Aleksy" — będące właściwie dużymi kutrami mogą operować z portów polskich jedynie na Bałtyku. Statki te, wybudowane zresztą dla zastosowania w warunkach angielskich, obliczone na połowy ryb droższych, są również małorentowne, przy obecnej niskiej cenie dorsza bałtyckiego.

SZKOLENIE.

Głównym ośrodkiem szkoleniowym jest Szkoła Rybaków Dalekomorskich przy Państwowym Centrum Wyszkolenia Morskiego (P. C. W. M.), która korzysta ze znacznych subwencji finansowych i materiałowych „DALMORU". Kierownikiem naukowym Szkoły jest kpt. Ż. W. Z. Żebrowski, dyrektor techniczno-nawigacyjny „DALMORU" i rybak-marynarz.

Absolwenci Szkoły, którzy w liczbie 30 ukończyli kursy teoretyczne jeszcze w roku ubiegłym, pływają na większości statków, nota bene dość znacznie podnosząc ich... koszty eksploatacyjne.

Korzystny stosunek załóg polskich do obcych (50%) wynika przede wszystkim z faktu, że na małych trawlerach motorowych, które są właściwie dużymi kutrami zamustrowane są prawie wyłącznie załogi polskie. Na średnich, a zwłaszcza dużych trawlerach, stanowiących trzon flotylli, stosunek ten jest mniej korzystny, gdyż dochodzi najwyżej do 35%.

Pomimo tych pomyślnych na ogół wyników w zakresie spolszczania załóg należy podkreślić, że dalsze prace w tym kierunku pójdą daleko wolniej, będzie tu bowiem chodziło o personel bardziej fachowy — starszych rybaków, bosmanów sterników, mechaników oraz szyprów, których szkolenie wymaga znacznie dłuższego czasu. Kurs szyprów, powstałych ostatnio przy Szkole Morskiej jest obsadzony słabo i to zarówno pod względem ilościowym jak i jakościowym.

NASZE POŁOWY.

Do końca 1946 r. łowiły tylko 3 trawlery („Kastor", „Saturnia" i „Wega"), które zrobiły razem 8 rejsów, przy czym w najkorzystniejszym okresie śledziowym „Kastor" nie brał udział z powodu awarii maszyny. Razem trawlery te złowiły blisko 400 ton śledzi i ponad 41 ton ryby białej — łącznej wartości 35 milj. zł. Daje to przeciętną na 1 rejs 55 ton ryb, wartości 4,4 milj. zł, przy cenie 80 zł za 1 kg. Zważywszy, że było to in statu nascendi naszego rybołówstwa dalekomorskiego, że świeże przejęte statki wymagały częstych napraw, że mieliśmy trudności z obsadą pierwszych załóg — uznać trzeba nawet tę znikomą ilość za rezultat pozytywny.

W pierwszym półroczu 1947, mimo późno zakończonej zimy, w czasie której powstały poważne trudności bunkrowe, a zamarznięty Bałtyk spowodował unieruchomienie części flotylli, złowiono pokaźne ilości ryby białej (1.185 ton, wartości blisko 20 milj. zł), czynny zaś tabor powiększył się o 8 dużych jednostek, które łącznie wykonały 22 rejsy. Przeciętnie jeden rejs przynosił podobną ilość ryb ale o wartości poniżej 900 tys. zł. (40 zł za 1 kg).

Rozpoczęcie pierwszego właściwego sezonu śledziowego nastąpiło dopiero w końcu lipca a dla niektórych statków nawet dopiero w sierpniu z powodu opóźnienia importu sieci. W sezonie tym same jednostki duże (8 statków) wykonały 42 rejsy, w czasie których złowiono 2.941 ton ryb wartości około 240 milj. zł. Znacznie podniosła się przeciętna waga łowionych w 1 rejsie ryb (do 70 ton) i ich wartość (do 5,2 milj. zł za 1 rejs). Porównując te cyfry z wynikami połowów okresu 46/47 należy stwierdzić, że przeciętna waga jednego połowu zwiększyła się w stosunku do sezonu śledziowego 1946 o 28,1% a w stosunku do sezonu dorszowego 1947 o 30%. Statki szkolne, średnie i małe złowiły znacznie mniejsze ilości i na ogół ich eksploatacja okazała się deficytowa.

Wyniki połowów wszystkich statków dalekomorskich do końca czerwca 1947 r. przedstawiały się następująco:

Statki duże	zrobiły	30 rejs.	złow.	1.622.465	kg	wart.	54.596.437	zł
„ średnie	„	10	„	„	131.905	„	„	2.507.394 „
„ małe	„	16	„	„	112.320	„	„	1.697.227 „
„ szkolne	„	2	„	„	67.250	„	„	1.168.992 „
Razem	zrobiły	58 rejs.,	złow.	1.933.940	kg	wart.	59.970.050	zł

W drugim półroczu 1947 kiedy stan flotylli powiększył się o 2 statki małe, uzyskano następujące wyniki:

Statki duże	zrobiły 44 rejs.,	złow. 2.956.990 kg.	wart.	220.539,294 zł
„ średnie	„ 28 „	„ 182,519 „		12.544.337 „
„ małe	„ 27 „	„ 170,383 „	„	6.255.705 „
„ szkolne	„ 4 „	„ 114,115 „	„	1.716.575 „
Razem	zrobiły 103 rejs.,	złow. 3.424.007 kg.	wart.	241,055,911 zł

Powyższe zestawienia podkreślają wysunięte uprzednio twierdzenia, że najkorzystniejsze w eksploatacji są statki duże, a najmniej opłacalne małe i... szkolne,

BAZY RYBOŁÓWSTWA

Połowy trawlerów, jak powiedzieliśmy odbywają się przeważnie na Morzu Północnym. Portem macierzystym statków jest Gdynia, do której zawijają one z ładunkami śledzi. Znacznie już korzystniejsza, przede wszystkim dla swego położenia (o 500 mil bliżej na tereny połowów), będzie baza w Świnoujściu, tu jednak systematyczna eksploatacja flotylli dalekomorskiej może mieć miejsce po wybudowaniu portu rybołówstwa dalekomorskiego — inwestycji na wielką skalę, podjętej już z resztą przez Państwo. Tymczasem przystosowywane są do połowów rybołówstwa dalekomorskiego tereny w Szczecinie, gdzie prócz bezpośredniego dostępu do głównego nurtu Odry, „Dalmor” posiada również własny basen, umożliwiający dogodny wyładunek i postój trawlerów. W drugiej połowie ub. r. dokonano tu już wyładunku z 3 połowów, chociaż istnieje tendencja stworzenia głównego ośrodka działalności przedsiębiorstwa w Świnoujściu, nie wyklucza to ze względów handlowych konieczności dalszej rozbudowy baz w Gdyni i Gdańsku oraz oparcia się wyżej wspomnianych powodów, o

BAZY ZAGRANICZNE

którymi są porty rybackie w Anglii, Holandii, Szwecji, Norwegii, czy Islandii. Zadaniem tych baz jest umożliwienie trawlerom ewentualnych wyładunków ryby białej w ramach umów eksportowych, dodatkowe zaopatrywanie i ekwipowanie statków i załóg oraz przeprowadzanie doraźnych remontów, bunkrowanie z własnych stacji bunkrowych itd. Celom tym służyły w Anglii porty rybackie Aberdeen, Grimsby, Lowestoft i Yarmouth, niestety, jednak zmienna koniunktura na angielskim rynku węglowym, stwarza w nich ciągle niepewne sytuacje jeśli chodzi o bunkrowanie. Anglicy nie zgadzają się na zorganizowanie naszej stacji bunkrowej, a np. ostatnio znowu wstrzymali sprzedaż bunkru.

Głównym punktem oparcia o charakterze zaopatrzeniowym jest jeden z największych portów rybackich holenderskich Ijmuiden (Holandia), gdzie „DALMOR” ma również swą stację bunkrową i skąd angażujemy na swe statki holenderskich rybaków fachowców. Podobną rolę ale w mniejszym zakresie spełnia główny port rybacki Szwecji Goeteborg, w którym również czynna jest stacja bunkrowa „DALMOR-u”.

W związku z połowami ryby białej na Północnym Atlantyku oraz na wodach islandzkich, przewidziane jest w najbliższym czasie zoorganizowanie punktów oparcia w Norwegii i Islandii, w szczególności zaś stworzenie w tych krajach własnych stacji bunkrowych, co zwiększy znacznie zasięg działania trawlerów.

KRONIKA RYBACKA

PODZIAŁ DOCHODÓW Z KUTRA.

Komisja dla podziału dochodu z kutra przyjęła na posiedzeniu w G. I. R. M. dn. 10.II. następujący podział dochodu z kutrów w zależności od wielkości jednostki:

Grupa		Armator	Załoga
I do 10 m. dł.	—	45%	55%
II „ 12 „ „	—	50%	50%
III „ 15 „ „	—	52%	48%
IV „ 20 „ „	—	57%	43%
V pow. 20 m. dł.	—	60%	40%

Powyższy podział obowiązuje wszystkie kutry do końca roku bieżącego. Odpowiedzialność za sieci może być przeniesiona przez armatora na załogę, po porozumieniu z nią. Podział portu załogowego, pomiędzy poszczególnych jej członków oraz sprawę stworzenia Funduszu Samopomocy Rybackiej i wysokość składki ma opracować Związek Rybaków Morskich do dn. 15 marca br.

PROJEKT KUTRA DALEKOMORSKIEGO.

Na zlecenie firmy „Arka” opracowany został projekt kutra dalekomorskiego najbardziej odpowiedniego dla rybołówstwa morskiego, długości ca 28 mtr. Kuter ten ma charakter lugra-trawlera o sile 225 HP i szybkości 9 węzłów. Zasięg jego wynosić ma 2,5 tys. — 3 tys. Mm. Projekt i plany nowego typu były przedmiotem kilkakrotnych konferencji.

WYPŁATA REFAKCJI DORSZA DO AUSTRII.

Po licznych zabiegach Komisji Porozumiewawczej, została rozpoczęta wypłata refakcji na podstawie tzw. awizów wystawionych przez Kolejowe Ekspedycje Towarowe w Gdyni. Awiza te ma podjąć nadawca i wystawione są na nadawcę opłacającego przewoźne, w danym wypadku na firmę „Hartwig”, z którą porozumiano się w tej sprawie. „Hartwig” przeleje otrzymaną z Oddziału Polskiego Banku Narodowego refakcję na swego zleceniodawcę tj. Centralę Rybną, która znowu z kolei przeleje na firmy partycypujące w eksporcie. Odnosi się to tylko do czasokresu od 20 lutego br. i będzie bieżąco uskuteczniane na przyszłość. Natomiast zaległe zwroty (refakcje) tj. od 1.I. br. zwracać będzie Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych Biuro Kontroli Dochodów w Bydgoszczy, z którym porozumiano się co do przyśpieszenia wypłat.

WKRÓTCE OBNIŻKA CEN PALIWA

Centrala Produktów Naftowych opracowuje plan obniżki cen paliwa do użytku rybaków morskich. Każdy z rybaków otrzyma specjalną książeczkę C. P. N. poświadczoną przez MUR, na którą będzie otrzymywał odpowiednie do rzeczywistego zapotrzebowania ilości paliwa po specjalnej ustalonej cenie. Przewidziany jest również zwrot różnicy pomiędzy ceną obecną a ceną specjalną w drodze refakcji.

OSIĄGNIĘCIA RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO W ROKU 1947.

Tabor rybołówstwa morskiego powiększył się w roku ubiegłym o 61 kutrów i 326 łodzi, jak również o 19 trawlerów do połowów dalekomorskich.

Ogólny wynik połowów bałtyckich w roku 1947 wyniósł 33.454 ton ryb, czyli o 50% więcej niż w roku 1946. Ogólna wartość połowów bałtyckich 1947 roku wyraża się sumą blisko 950 milionów złotych.

Połowy dalekomorskie dostarczyły 5.753 ton ryb wartości powyżej 400 milionów złotych. Jest to wynik pięciokrotnie lepszy niż w r. 1946.

Wobec silnego wzrostu własnych połowów morskich import ryb z zagranicy wyniósł tylko 33.437 ton, to znaczy 60% ilości z roku 1946.

Przemysł przetwórczy obejmował w końcu 1947 roku 78 zakładów, których roczna praca dała 7.470 ton ryb solonych, 6.266 ton ryb wędzonych i 616 ton konserw. Produkcja zakładów przetwórczych wykazuje w r. ub. wzrost o 40% w porównaniu z rokiem 1946.

Zagranicę wyeksportowaliśmy w 1947 roku 1.491 ton ryb morskich wobec zaledwie 124 ton w roku 1946.

Większa część niezbędnego sprzętu rybackiego była w r. ub. wykonywana w kraju. Wartość produkcji krajowej w tej dziedzinie wynosiła 73 miliony złotych, podczas gdy z zagranicy przywieziono sprzętu tylko na 15 milionów złotych.

W grudniu 1947 roku rybołówstwo morskie zatrudniło 7.237 ludzi, wobec 5.665 w grudniu 1946 r.

Wzrost ten nastąpił tylko wśród czynnych rybaków oraz osób zatrudnionych w zakładach rybołówczych i przetwórczych, natomiast personel administracyjny rybołówstwa nie został powiększony.

Kronika portu szczecińskiego

PRZEŁADUNKI PORTOWE W SZCZECINIE W ROKU 1947.

Port Szczeciński przeładował w roku ubiegłym 733.000 ton towarów. Większą część przeładunku stanowił węgiel eksportowy, którego wraz z koksem i bunkrem wywieziono przez Szczecin 572.000 ton. W przywozie dominującą pozycję zajmuje ruda żelazna, której przeładowano 100.000 ton. Prócz tego przywóz objął śledzie i ryby, celulozę, makulaturę i drobnicę.

Ponadto wyładowano ze statków przeszło 13.000 sztuk koni i bydła. W ruchu tranzytowym przeładowano 37.000 ton, z czego większość stanowiły węgiel ruda i złom. Poza tem przeszły przez Szczecin w tranzycie pewne ilości gazoliny, wyrobów hutniczych, soli potasowych i innych.

TOR WODNY DO KOŁOBRZEGU

W związku z przygotowaniem otwarcia portu w Kołobrzegu dla przeładunków handlowych, polska służba hydrograficzna wyznaczyła przy pomocy pław tor wodny, prowadzący do portu. Mimo trudności, spowodowanych brakiem sprzętu i materiałów, odpowiednie prace zostały zakończone w przewidzianym czasie, t.j. w dniu 29 lutego r.b.

Obecnie port w Kołobrzegu można uważać za otwarty dla żeglugi dziennej, dla statków rozmagnetyzowanych.

OZNAKOWANIE WEJŚCIA DO PORTU W ŚWINOUJŚCIU

Oznakowanie toru wodnego na podejściu do Świnoujścia od wschodu zostało ostatnio sprawdzone, uzupełnione i częściowo zmienione przez polską służbę hydrograficzną. Tor wodny jest wyznaczony 8 pławami świetlnymi i 1 nieświecącą. Pierwsza pława znajduje się na początku toru wodnego, ostatnia zaś w odległości 21 kabli na NNW od głowicy wschodniego falochronu ujścia rzeki Świny. Poza tym na torze wodnym umieszczono 7 pław szalkowych (z czego 6 świetlnych) dla oznaczenia leżących na dnie morza wraków jednostek pływających, zatopionych w czasie wojny.

PODNOSZENIE WRAKÓW W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU.

W portach Szczecinie i Świnoujściu prowadzone są intensywne prace nad podnoszeniem zatopionych wraków, stanowiących przeszkodę i niebezpieczeństwo dla żeglugi. Roboty są wykonywane przez Wydział Holowniczo - Ratowniczy GAL-u oraz przez Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych. Wśród wydobytych ostatnio jednostek znajdują się dwa doki pływające, prom kolejowy, transportery zbożowe, dźwigi i barki. W toku są prace przygotowawcze i badawcze do podniesienia z wody statków „Emily", „Andros" i „Aleksandra". Ogółem na rok 1948 przewiduje się podniesienie 38 wraków leżących w rozmaitych częściach portów w Szczecinie i Świnoujściu.

WZROST EKSPORTU WĘGLA PRZEZ PORT W USTCE

W styczniu br. zanotowano w porcie Ustka na wejściu 50 statków o pojemności 9.908 NRT oraz na wyjściu 57 statków o pojemności 10.979 NRT. Reprezentowane były bandery trzech państw: Szwecji. Danii i Finlandii.

Wywieziono w styczniu przez port w Ustce 22.912 ton węgla eksportowego oraz 463 tony bunkru. W porównaniu z grudniem 1947 r. przeładunek węgla w styczniu wzrósł w Ustce o przeszło 18%.

PLAN POGŁĘBIENIA PORTU SZCZECIŃSKIEGO

Niewykonanie robót czerpalnych w porcie Szczecińskim w ostatnich latach wojny i po wojnie spowodowało zamulenie kanałów i basenów portowych, dochodzące miejscami do trzech metrów. Ogranicza to wielkość statków, mogących wchodzić do portu. Dla przywrócenia portowi Szczecińskiemu odpowiednich warunków nawigacyjnych, został opracowany plan prac pogłębiarskich, który na rok bieżący przewiduje pogłębianie toru wodnego Szczecin—Świnoujście oraz zwiększenie głębokości przy nabrzeżach w kanałach Kaszubskim, Górnośląskim i Parnickim do 8,4 m. Przy innych nabrzeżach głębokość ma być zwiększona do 7 — 8 metrów. Na rok 1949 przewidziane jest pogłębienie toru wodnego do 9,6 m.

SZKOLENIE RYBAKÓW MORSKICH W OKRĘGU SZCZECIŃSKIM

W styczniu b.r. rozpoczęły się kursy dla rybaków morskich w 12 miejscowościach na terenie podległym Morskiemu Urzędowi Rybackiemu w Szczecinie. Wykłady obejmują działanie i obsługę silników morskich, technikę połowów, nawigację, sieciarstwo, ryby morskie i zalewowe, przepisy i urządzenia ochrony ryb, żeglarstwo itp. Wykładowcami są kontrolerzy rybołóstwa morskiego, starsi, doświadczeni rybacy oraz fachowcy z poza sfer rybackich. Prócz tego pracownicy Morskiego Urzędu Rybackiego w Szczecinie wygłaszają odczyty na tematy związane z rybołóstwem morskim.

RADIOLATARNIA W ŚWINOUJŚCIU

W porcie Świnoujściu czynna jest automatyczna radiolatarnia, ułatwiająca statkom określenie swego położenia na morzu w nocy i podczas mgły. Radiolatarnia ma zasięg 80 mil morskich i pracuje na fali 1019 metrów, w godzinach nieparzystych od 00 do 09 minuty i od 30 do 40 minuty. W dzień przy przejrzystej pogodzie, radiolatarnia jest uruchamiana tylko na specjalne zamówienie Marynarki Wojennej lub maklerów.

USPRAWNIENIE SŁUŻBY PILOTOWEJ W ŚWINOUJŚCIU.

Dotarły do nas krytyczne głosy niektórych zagranicznych kół żeglugowych o organizacji pilotażu statków wchodzących do portu w Świnoujściu.

Fakt powyższej krytyki przypisujemy w pierwszym rzędzie niedostatecznej świadomości zainteresowanych odnośnie warunków, w jakich porty polskie rozpoczęły swą pracę po wojnie. Jak wiadomo, całkowity tabor pływający portów został albo zniszczony, albo uprowadzony na zachód. Wielkim wysiłkiem technicznym i finansowym polska administracja morska zdołała uruchomić szereg pomocniczych jednostek odbudowanych lub rewindykowanych z Niemiec. Ilość jednostek portowych jest dotychczas zbyt mała dla należytego obsłużenia wszystkich portów. a stan techniczny, wobec stopnia zużycia oraz przeciążenia pracą, pozostawia wiele do życzenia. Tym też tłumaczyć należy fakt, że port w Świnoujściu dysponował do niedawna tylko jednym starym i często psującym się holownikiem, co powodowało niekiedy trudności przy dostarczaniu pilotów na statki wchodzące do portu.

W warunkach powojennego zniszczenia naszych portów nie powinno to nikogo dziwić. Raczej możnaby się dziwić, czemu Międzysojusznicza Rada Kontroli w Berlinie, mimo częstych przynagleń strony polskiej, dopiero pod koniec 1947 r. zdecydowała się wydać Polsce niektóre holowniki b. wolnego miasta Gdańska. Jeden z tych statków nazwany obecnie „Staś" (ex „Hertha") został przydzielony do Świnoujścia. W wypadku wcześniejszego przekazania Polsce, wymieniony holownik mógł był już oddawna pełnić służbę w tym porcie. Nie byłoby wówczas zażaleń na obsługę pilotową.

Niezależnie od wspomnianego holownika, port w Świnoujściu otrzymał ostatnio również specjalny kuter pilotowy, który pozwoli na dostarczanie pilotów na statki nawet w czasie złej pogody i silnej fali. Od dnia 22 lutego będzie stacjonować w Świnoujściu specjalny holownik ratowniczy, który przy złych warunkach atmosferycznych będzie mógł udzielać pomocy statkom zachodzącym do portu.

Ponieważ w kwietniu br., po zakończeniu odbywającego się obecnie kursu pilotów trasowych Szczecin — Świnoujście, również ilość pilotów będzie wystarczającą w stosunku do potrzeb, można w sumie mieć pewność, że już wkrótce nastąpi znaczna poprawa warunków służby pilotowej w Świnoujściu, a tym samym skończą się dotychczasowe narzekania.

Wiadomości o surowcach

ARGENTYNA

Na rok 1948 przewidziane w budżecie wydatki wynoszą około 6.200.000.000 pesos, bez uwzględnienia planu pięcioletniego lub wydatków na obronę narodową (1 peso — 0,2681 US dolarów). Rozszerzono listę dozwolonych do importu towarów, do których dochodzą obecnie: artykuły niezbędne dla służby zdrowia oraz środki do zwalczania chorób roślinnych i tępienia robactwa — surowce zasadniczo potrzebne dla produkcji, obrony narodowej i konstrukcji — środki ułatwiające rozdział oraz transport produktów narodowych oraz artykuły powszechnej konsumcji produkowane w niedostatecznej ilości w kraju wzgl. nie będące przedmiotem produkcji krajowej.

Koleje argentyńskie, będące dotychczas w posiadaniu Brytyjczyków przejdą niebawem na własność państwa. Pertraktacje dobiegły już nieomal końca. Między Rumunią a Argentyną doszło do układu handlowego i finansowego. W myśl tego Argentyna sprzeda skóry, ekstrakt quebracho i wełnę, udzieli kredytów do wysokości 25.000.000 dolarów i zobowiązuje się do odebrania w zamian na podstawie wzajemności dotyczącej cła, taryf, ulg i postępowania administracyjnego szeregu artykułów rumuńskich. Układ kończy się z dniem 31 lipca 1950 roku. Na podstawie układu z listopada ub. r. Argentyna sprzeda Stanom Zjednoczonym dla amerykańskiej strefy w Niemczech 25.500 ton metr. kukurydzy po cenie 35 US dol. za 100 kg f. a. s.

CHILE

Wartość eksportu wynosiła w 9 miesiącach 1947 r. dol. 190.000.000, importu zaś dol. 205.000.000. Z małymi wyjątkami pozostaje nadal ścisła kontrola nad dewizami. Podwyższono cło importowe na cały szereg artykułów, ogółem 1.107 pozycji. W budżecie na rok 1948 rząd przewiduje deficyt w wysokości 2.400.000.000 pesos, który zamierza częściowo specjalnymi podatkami pokryć (1 peso— 0,0516 US dol.).

Komisja kontroli cen i dostaw zdołała mimo braku kartofli, wołowiny, mąki, mydła i masła utrzymać ceny dla większości artykułów pierwszej potrzeby na normalnym poziomie. Cena 1 kg masła wyniosła 64 pesos w detalicznej sprzedaży.

KOLUMBIA

Ministerstwo robót publicznych ogłosiło plan 3-letni, który przewiduje m. in. zmodernizowanie portów rzecznych wzdłuż Rio Magdalena kosztem 45 mil. pesos (1 peso — 0,5714 US dol.).

BOLIWIA

Celem skuteczniejszego zwalczania wszelkich zjawisk inflacyjnych i spekulacyjnych, oraz zahamowania dalszego odpływu dewiz, rząd zacieśnił swą kontrolę nad życiem ekonomicznym kraju. Import uległ na skutek ograniczenia zezwoleń dewizowych dalszej redukcji, co wpłynęło ujemnie zarówno na handel hurtowy jak i detaliczny: zapasy niektórych artykułów były na wyczerpaniu, a wzrastające w związku z tym ceny zniechęciły interesentów. Najważniejszym źródłem dewiz jest eksportowana cyna.

Przez kraj przeszła najdotkliwsza dotychczas, w historii Boliwii notowana, plaga szarańczy. Owady rzuciły się na uprawione pola i lasy, niszcząc około 300.000 km².

PERU

Począwszy od października, zaostrzyła się sytuacja w handlu importowym. Dotychczas bywało, że przy ocleniu towarów nie zawsze trzeba było przedłożyć zezwolenia przywozowe, przede wszystkim o ile chodziło o artykuły ,należność za które pokryto nieoficjalnie otrzymanymi dewizami. Nowe zarządzenie wymaga przedłożenia zezwolenia importowego w każdym wypadku. Gwarantując jednocześnie pierwszeństwo towarom pierwszej potrzeby.

PARAGUAY

Po 6-miesięcznej wojnie domowej dotkliwie odczuwanej przez sfery handlowe, rynek ożywił się przy wzroście zapotrzebowania. Dobra pogoda i umiarkowane deszcze pomimo plagi szarańczy i braku rąk roboczych sprzyjały produkcji rolniczej. Wytwórczoć przemysłu osiągnęła rozmiar 1946 r.

MEKSYK

Eksportowo-importowy bank międzynarodowy udzielił instytucji finansowej rządu meksykańskiego, National Financiera S. A. pożyczkę w wysokości 3,5 mil. dol. Kredyt służyć będzie rozwojowi przemysłu krajowego.

Import przewyższył w 1947 roku eksport o około 1.000.000.000 pesos. (1 peso — 0,2058 US dol.). Nowo powstała komisja dla wymiany handlowej, także na zasadach wzajemnie udzielonego kredytu, zbada możliwości i wypracuje program współpracy między Meksykiem i innymi krajami, także europejskimi.

GUATEMALA

Nowy dekret w celu zabezpieczenia dodatniego bilansu handlowego przewiduje 100% zwyżkę cła i innych opłat importowych dla towarów pochodzących z krajów, z którymi Guatemala znajdowała się w ub. roku w ujemnym dla niej stosunku handlowym, t.zn. powyżej 75% według zasadniczej wartości towaru. Dekret nie ma zastosowania w stosunku do państw środkowo amerykańskich, jak i takich państw, które do Guatemali w poprzednim roku towary o wartości poniżej 31.000 dol. eksportowały. Dekret nie ma również zastosowania wobec artykułów niezbędnych dla kraju (słód, lakiery, wyroby chemiczne i farmaceutyczne, lekarstwa, przędza wełniana i bawełniana, itd.).

Od września 1947 r. począwszy wyłączono import cementu z opłat celnych, konsularnych i innych obciążeń, ponieważ produkcja krajowa nie zdołała zaspokoić zapotrzebowania wskutek ożywionego ruchu w budownictwie. Cło wynosiło dotychczas dol. 0,01 za kg brutto. Wzrastające zapotrzebowanie na sodę kaustyczną oraz natron w przemyśle włókienniczym i mydlanym spowodowało wzmożony import tych artykułów.

PANAMA

Pomimo większych zakupów zagranicą i napełnionych składnic, ceny zwyżkują zwolna i przyczyniają się tym samym do wzrastających kosztów utrzymania mas pracujących.

Szalejący w drugiej połowie ubiegłego roku huragan wyniszczył 3.000.000 drzew bananowych. Strata przewyższa 3.000.000 dolarów. Z tego powodu znacznie się zmniejszył ostatnio eksport bananów, który poprzednio doszedł do 5.000.000 kiści miesięcznie. Wyrządzona szkoda jest tymbardziej dotkliwa, gdyż banany stanowią 70% ogólnego eksportu.

EL SALVADOR

Z powodu niepewnych cen rynkowych, w handlu daje się zauważyć pewnego rodzaju zastój. W związku z tym doszło do odrzucania przesyłek zagranicznych przez importerów przede wszystkim tekstylii, żądano nawet w kilku wypadkach dyskontu z już ustalonej ceny, aby móc się dostosować do cen wewnętrznych.

Nadzwyczaj ożywiony ruch w budownictwie spowodował ostatnio brak różnych materiałów budowlanych, jak przyborów elktrycznych, drutu, gwoździ itp., tak, że aktywność w tej dziedzinie raczej osłabła.

Plaga szarańczy trapi kraj w dalszym ciągu. W celu zwalczenia jej rząd wydał już 400.000 dol., m. in. zakupiono samoloty do rozpylania sproszkowanej trucizny, środki chemiczne, itd.

NIKARAGUA

Z powodu braku pieniędzy, ograniczono plan rozbudowy dróg i innych konstrukcji. Zmniejszające się obroty w handlu przyczyniają się do zwalniania części pracowników, a fabryki tekstylne (także redukują personel, ponieważ towary, znajdujące się w składnicach nie mają zbytu. Szerzące się bezrobocie stało się wzrastającym problemem narodowym.

Izby Przemysło-Handlowej w Gdyni

Przegląd Przemysłowo-Handlowy

Dział Informacyjno - Sprawozdawczy

Związku Zrzeszeń Kupieckich woj. gdańskiego

PLENARNE ZEBRANIE IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ

Dnia 13 marca 1948 r. odbyło się w Gdyni Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej, poświęcone uchwaleniu budżetu. Ponieważ Izba Bydgoska nie została jeszcze formalnie usamodzielniona, jakkolwiek w funkcjach swoich posiada zupełną samodzielność, w zebraniu tym wzięli udział przedstawiciele pomorskiego samorządu gospodarczego z prezesem tamtejszej Izby Cylkowskim, który scharakteryzował obecne zadania samorządu gospodarczego i sektora prywatnego oraz po sprawozdaniu z działalności Izby Gdyńskiej dyr. mgr. Kawczyńskiego i sprawozdaniu z działalności Izby Bydgoskiej dyr. Nowakowskiego, zebranie przystąpiło do dyskusji budżetowej, w wyniku której uchwaliło dla Izby Gdyńskiej budżet w kwocie 59.568.364.— zł.

Rezolucja Sekcji Przemysłowej.

„Wobec poważnych zadań, jakie nakłada państwowy plan gospodarczy na przemysł prywatny, Sekcja Przemysłowa przedkłada następujące postulaty, których należyte rozwiązanie uważać należy za najpilniejsze w chwili obecnej:

1) Konkretne zrealizowanie zwiększenia (poza węglem) reglamentowanego zaopatrzenia przemysłu prywatnego w surowce i środki produkcji w myśl wytycznych planu gospodarczego w tej dziedzinie, przewidującego ogólne zwiększenie w granicach od 20 — 30% w stosunku do roku ubiegłego.

2) Zwiększenie i usprawnienie techniki realizacji, szczególnie pod względem zabezpieczenia, średnioterminowych kredytów bankowych o charakterze inwestycyjnym z ewentualną możliwością późniejszego ich włączania do rocznych planów inwestycyjnych.

3) Przyśpieszenie opracowania zasad kalkulacji i norm zyskowności w przemyśle prywatnym, gdyż zagadnienie to jest nieodzownym warunkiem stabilizacji cen i planowej gospodarki wytwórczej przedsiębiorstw.

4) Dokładne określenie wytycznych co do właściwego charakteru przedsiębiorstw przemysłowych i rzemieślniczych, w związku z ostatnim rozporządzeniem, uzupełniającym listy rzemiosł. Brak rozporządzeń wykonawczych w tej dziedzinie, nasuwa szereg wątpliwości.

5) Przyśpieszenie organizacji nauczania zawodowego w przemyśle prywatnym z dokładnym określeniem roli izb przemysłowo-handlowych w tej dziedzinie i płaszczyzny współpracy z izbami rzemieślniczymi na tym odcinku.

Rezolucja Sekcji Handlowej

W związku z realizacją planu importowo-eksportowego Państwa na odcinku handlu zagranicznego, Sekcja Handlowa prosi Izbę o poczynienie starań, celem uzyskania dla sektora prywatnego kredytów na przygotowanie eksportu (skupu i produkcji eksportowej) po tej samej ulgowej stopie procentowej, z jakiej korzysta obecnie kredyt eksportowy, dalej o poczynienie kroków w kierunku umożliwienia sektorowi prywatnemu penetracji rynków zagranicznych, a to przez wyjazdy przedstawicieli handlowych zagranicę dla celów uaktywnienia eksportu.

W związku z tworzeniem central handlowych przemysłu prywatnego, Sekcja Handlowa stawia wniosek, aby prywatne firmy handlu zagranicznego były na równi z tymi centralami dopuszczone do eksportu wytworów prywatnego przemysłu.

Dalej apelujemy o zapewnienie sektorowi prywatnemu odpowiedniego udziału w eksportowych komitetach porozumiewawczych. Należy dążyć do tego, aby decyzje na tych komitetach nie zapadały większością głosów, tylko według przesłanek merytorycznych. Należy również dążyć do wyeliminowania tendencji do obierania jednego odbiorcy w każdym kraju, co jak praktyka wykazała, nie zawsze leży w naszym interesie.

Wreszcie oczekujemy od Izby poczynienia wszelkich możliwych starań dla zapewnienia sektorowi prywatnemu większego niż dotychczas udziału w kontyngentach umownych.

Rezolucja Sekcji Żeglugowo-Portowej

Sekcja Żeglugowo-Portowa zwraca uwagę na konieczność doinwestowania portów, a szczególnie portu gdyńskiego w dalsze urządzenia przeładunkowe, magazyny, holowniki oraz urządzeń dla wyładunku i zaopatrzenia statków w porcie rybackim, w trosce o wykonanie 3-letniego planu gospodarczego, nakładającego na porty obowiązek zwiększenia zdolności przeładunkowej portów Gdyni, Gdańska i Szczecina, w związku z preliminowanym podniesieniem obrotów portowych w bież. roku o 50%.

Z uwagi na to, że port gdyński przewidziany jest na obsłużenie głównie zwiększonych obrotów towarów drobnicowych, jak również to, że przezeń przechodzić będzie większość ładunków tranzytowych, zachodzi obawa, że dotychczasowe urządzenia portowe okaza, się mogą niewystarczające. Zapowiedziane zwiększenie stałych linii żeglugowych, mających połączyć porty polskie z głównymi portami świata, wymagać będzie bezsprzecznie dalszego wyposażenia portów i usprawnienia przeładunków portowych. Wysuwająca się na czoło proboblemów we wszystkich portach europejskich teza zwiększenia szybkości przeładunków winna u nas znaleźć specjalne podkreślenie, by nakreślony plan w odniesieniu do pracy portów został zrealizowany. Walka o „portspeed" w oparciu o współzawodnictwo w pracy winna stać się hasłem dnia w naszych portach.

Nowo kooptowani radcowie do Sekcji Handlowej.

Janowski Stefan — Gdynia, Skwer Kościuszki 16; Tyliński Fabian—Gdynia, Abrahama 91; Dąbrowski Wacław — Sopot, Bieruta 21; Rutkowski Edmund — Gdynia, I Armii W.P. 11; mgr. Mazurkiewicz Wład. — Gdynia, Kwiatkowskiego 9; Grzywacz Józef — Gdynia, Świętojańska 23; Gajewski A. — Sztum, Młyńska 1; Skupin Henryk, Lębork, Słupska 40; Kujach-Czyżewski A. — Malbork, Kwiatkowskiego 16; Kossowski Feliks — Gdańsk-Oliwa, Armii Radzieckiej 25; Duba-Dubiński Eugeniusz — Wejherowo, Sobieskiego 262; Lewkow Jan — Gdańsk-Wrzeszcz, Grunwaldzka 62; Rubel Włodzimierz — Gdańsk-Wrzeszcz, Grunwaldzka; Biskupski Wacław — Gdańsk-Oliwa, Grunwaldzka 473; Raczko Jan — Sopot, Stalina 776; Jankowski Józefat— Kartuzy, Parkowa 6; Rydygier Ludwik — Gdynia, 3-go Maja 27 — 31; Krawczyński Aleksander — Gdańsk-Wrzeszcz, Grunwaldzka (księgarnia).

Nowo kooptowani radcowie do Sekcji Przemysłowej.

Przewoski Albin — Starogard; Inż. Żyszkowski St. — Sopot (Gdańskie Lab. Chemiczne); Wański Tadeusz — Gdynia, wł. firmy „Kawoń"; Bartczak Józef-Jan — Gdynia; Piechocki Stefan — Lębork; Ciżmowski Feliks — Młyn Żukowo, pow. Kartuzy; Jakubik Marian — Gdynia, I Armii W. P.; Wojewski Wiktor — Starzyno, pow. Morski; Manikowski Wł. — Gdańsk-Siedlice; Nagórski Henryk — Gdynia-Chylonia, Kartuska 35; Inż. Korzeniowski Albin — Gdynia, Polski Przemysł Drzewny.

Nowo kooptowani radcowie Sekcji Żeglugowo-Portowej.

Laska Józef — Gdańsk-Wrzeszcz, Danusi Nr 5.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ

W dniu 28 lutego i 6 marca br. odbyły się w biurze Izby dwa kolejne posiedzenia izbowej Komisji Morskiej w sprawie zajęcia stanowiska odnośnie projektu dekretu o koncesjonowaniu przedsiębiorstw objętych zakresem działania Ministerstwa Żeglugi. Zgodnie z postanowieniem Komisji Morskiej, aby doprowadzić raczej do zaniechania projektowanej akcji, Izba wystosowała do odnoś-

nych resortów ministerialnych obszerne pismo, uzasadniające zajęte w tej sprawie stanowisko. Również w sprawie tej wypowiedziała się Izba Szczecińska, uzgodniwszy przed tym swój pogląd na to zagadnienie z naszą Izbą.

SPRAWA KURSÓW HANDLOWYCH

Rozpoczęte w związku z akcją koncesjonowania kursy handlowe dla kupców niewykwalifikowanych dobiegają końca. W dniu 18 marca br. zostaną zakończone kursy w Tczewie, gdzie odbędzie się również egzamin. Nowe kursy w akcji szkoleniowej prowadzić będzie Instytut Wiedzy Zawodowej w Gdyni.

KREDYTY DLA HANDLU DETALICZNEGO

Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu udzieliło zezwolenia na bezpośrednie finansowanie handlu detalicznego na terenie całego kraju, powierzając wykonanie tego zadania Bankowi Związku Spółek Zarobkowych, Komunalnym Kasom Oszczędności. Spółdzielniom Kredytowym. Uzyskanie kredytu uzależnione jest od szeregu warunków. do których w pierwszym rzędzie należy obowiązek kupca przedstawienia instytucji kredytowej opinii odpowiedniej organizacji zawodowej i zaświadczenią Urzędu Skarbowego o dokonaniu świadczeń na rzecz Skarbu Państwa. Instytucja udzielająca kredytu będzie badała celowość zużycia udzielonej pożyczki, a z kredytów tych korzystać mogą kupcy prowadzący księgi handlowe i to w instytucji, w której dokonywane są ich obroty.

NOWE CENY DORSZA

Na posiedzeniu Komisji Cennikowej w dniu 5 marca br. ustalono następujące ceny dorsza świeżego w dostawach rybackich. W okresie od 1 marca do 31 sierpnia br. cena ta wynosić będzie 22 zł. za 1 kg. z wyjątkiem Półwyspu Helskiego Wielkiej Wsi, gdzie będzie obowiązywała cena 20 zł. za kg. W okresie od 1 września 48 r. do 28 lutego 49 r. cena będzie wynosiła 30 zł. za 1 kg., a na Półwyspie Helskim Wielkiej Wsi — 28 zł. Komisja Cennikowa zaleciła jednocześnie ścisłe przestrzeganie umów, zawartych między firmami handlowymi, a rybakami o dostawę ryb morskich.

W SPRAWIE CEN MAKSYMALNYCH

Ministerstwo Przemysłu i Handlu na zapytanie jednej z instytucji gospodarczych wyjaśniło, że gdy na dany towar jest wyznaczona cena maksymalna, kupiec nie może jej w żadnym wypadku przekroczyć. Gdy brak ceny maksymalnej, podstawą do obliczenia ceny sprzedażnej jest w myśl przepisu art. 1 i art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 czerwca 1947 r. o zwalczaniu drożyzny i nadmiernych zysków w obrocie handlowym — należycie udokumentowana cena zakupu, powiększona o dozwolony zysk brutto. Zgodnie z powyższym, przedsiębiorstwo handlu detalicznego ma prawo pobierania zysku brutto jedynie w wysokości, ustanowionej w obrocie detalicznym, niezależnie od źródła zakupu towaru (producent, hurtownik, dostawca itd.).

PRZEBIEG AKCJI KONCESJONOWANIA HANDLU

W dalszym przebiegu koncesjonowania handlu. Wydział Handlowy przystąpił do opracowania planu sieci przedsiębiorstw handlowych. Na zlecenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Izba opracowała plan sieci przedsiębiorstw dla firm handlu zagranicznego, handlu hurtowego w branży zbożowej, aptekarsko-drogeryjnej, budowlanej, opałowej, papierniczej, włókienniczej, skórzanej i chemiczno-gospodarczej.

Również powołana do życia na zasadzie § 25 Rozporządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 22. 8.47 r., Komisja przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przystąpiła do opiniowania podań przedsiębiorstw, ubiegających się o koncesje. W ciągu miesiąca lutego 1948 r. zostały rozpatrzone i zaopiniowane wnioski firm branży gastronomicznej, opałowej, budowlanej, chemicznej i drogeryjnej.

REJESTRACJA UMÓW O NAUKĘ W IZBIE PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ

Obowiązujące ustawodawstwo w zakresie szkolnictwa zawodowego nakłada na wszystkie zakłady przemysłowe i przedsiębiorstwa handlowe oraz usługowe, obowiązek zawarcia i rejestracji umów uczniowskich w Izbie Przemysłowo-Handlowej.

Sprawa umów o naukę staje się tym bardziej aktualną, że przez Wydział Koordynacji Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, podjęte już zostały starania w Ministerstwie Przemysłu i Handlu o wydanie przepisów, normujących sprawy egzaminów na I i II stopień dla pracowników przemysłu i handlu.

Zrzeszenia branżowe, przemysłowe i handlowe oraz zrzeszenia terenowe kupieckie, winny ze swej strony przypomnieć swym członkom o obowiązku zawarcia i zgłoszenia w Izbie Przemysłowo-Handlowej umów o naukę w razie zatrudniania młodocianych w wieku od 15 — 18 lat.

BIULETYN PODATKOWY

SPRAWA DOWODÓW WEWNĘTRZNYCH NA ZAKUP RZECZY RUCHOMYCH

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 27. II. 1948 r. (Dz. U. R. P. Nr 23. poz. 90) zarządziło, by w roku 1948 Urzędy Skarbowe i Rewizyjne nie kwestionowały prowadzonych ksiąg handlowych, uproszczonych i podatkowych, w których zapisy, dotyczące zakupu rzeczy ruchomych, oparte będą nie na rachunkach, lecz na dowodach wewnętrznych pod następującymi warunkami:

1) Dowodami wewnętrznymi mogą być objęte **wyłącznie** zakupy następujących artykułów:
   a) narzędzia tnące, pomiarowe precyzyjne nie wyrabiane w kraju,
   b) artykuły gumowe sanitarne,
   c) wyroby ze szkła jenajskiego,
   d) igły dla przemysłu konfekcyjnego, dziewiarskiego, skórzanego,
   e) części wymienne do maszyn szwalniczych,
   f) sprzęt zegarmistrzowski,
   g) złom srebrny,
   h) części samochodowe,
   i) łożyska kulkowe,
   j) silniki elektryczne do indyw. napędu,
   k) artykuły farmaceutyczne, z wyjątkiem wymienionych w okólniku 34 — artykułów, m. i. glucoza, morfina, sole baru, ołowiu, rtęci, cynku i inne.
2) Z zakupu na dowody wewnętrzne artykułów farmaceutycznych wyłączone są **prywatne hurtownie apteczne.**
3) Sporządzone dowody wewnętrzne muszą zawierać: datę, oznaczenie rodzaju towarów, ilość i cenę jednostkową, ogólną sumę — nazwisko, imię i adres sprzedawcy **(o ile nabywca ujawnia osobę dostawcy)**, podpisy dwóch osób z personelu firmy i przedsiębiorcy.
4) Poza obowiązkiem prowadzenia ksiąg, należy założyć **specjalną ewidencję zakupów** i wpisywać do niej chronologicznie dowody wewnętrzne.
5) W bieżąco składanych deklaracjach podatkowych, należy wykazywać w osobnych sumach miesięczne kwoty zakupu wedle dowodów wewnętrznych, w osobnych sumach miesięczne kwoty zakupu wedle rachunków.
6) Zakup na podstawie dowodów wewnętrznych nie może przekraczać 25% ogólnej sumy zakupu.

Izba Przemysłowo-Handlowa zwraca uwagę zainteresowanych na **taksatywne** wyliczenie artykułów, których zakup może być udokumentowany dowodami wewnętrznymi oraz na konieczność równoczesnego zaistnienia warunków, określonych pod 1 — 6, by księgi nie były zakwestionowane przez władze skarbowe jako nieprawidłowe.

Równocześnie podaje się do wiadomości, że mogą być stosowane za zgodą Ministerstwa Skarbu wyjątki (co do zakupu artykułów), a to na uzasadnione wnioski podatników, składane w drodze instancji.

Ponadto wnioski te **w każdym przypadku** powinny być zaopiniowane przez Departament Planowania Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Zdaniem Izby Przemysłowo-Handlowej, na terenie Wybrzeża wnioski takie, należycie opracowane i umotywowane, powinny złożyć przede wszystkim: Zjednoczenie Expedytorów Morskich, co do zakupu sprzętu przeładunkowego oraz Zjednoczenie Przedsiębiorstw Budowlanych co do niektórych artykułów.

Księgarstwo spółdzielcze w Polsce

Spółdzielnie księgarskie w Polsce dzielą się na dwa typy: spółdzielnie wydawnicze i księgarsko-papiernicze. W terenie, tworzenie spółdzielni księgarskich jest wynikiem tworzenia potrzeb kulturalnych mieszkańców. Najczęściej taka spółdzielenia na prowincji prowadzi poza księgarnią, czytelnię, materiały piśmienne, pomoce szkolne i biurowe, wyroby artystyczne itd. Spółdzielnie organizują własne introligatornie, drukarnie na potrzeby lokalne, pomoce naukowe do gabinetów fizycznych, sprzęt szkolny. Typową taką spółdzielnią jest spółdzielnia w Bytomiu, która produkuje precyzyjne narzędzia laboratoryjne.

Wzorowy statut przewiduje, że spółdzielnie organizowane są przez terenowe organizacje oświatowe, młodzieżowe, spółdzielcze wszelkiego typu spółdzielnie szkolne, organizacje samorządu terytorialnego.

Spółdzielnie księgarskie zaczęły powstawać jeszcze w 1914 roku, lecz wobec braku organizacji centralnej ,ogromne wysiłki, najczęściej marniały i spółdzielnie przerywały pracę. Dopiero utworzenie na kilka lat przed wojną referatu spółdzielni księgarskich przy „Społem" oraz opracowanie wzorowego statutu pozwoliło na żywszy rozwój tego typu spółdzieleni. W 1939 r. było zorganizowanych 50 spółdzielni. Niemcy zaczęli je likwidować, zostało tylko 22. W okresie okupacji księgarnie przybrały nazwę składnic materiałów piśmiennych i prowadziły ożywioną działalność rozprowadzając podręczniki szkolne dla nielegalnych kompletów uczniowskich.

Po wojnie rozpoczęto start z ilością 55 sklepów. W 1946 jest już 233 spółdzielni z 294 sklepami, a na31. XII. 1947 r. 279 spółdzielni terenowych z ilością 406 sklepów, w tym dwie hurtownie księgarskie.

W 1946 r. stan członkowstwa spółdzielni księgarskich przedstawiał się następująco:

329	organizacji oświatowych,
64	związki zawodowe,
2496	spółdzielni (głównie Samopomoc Chłopska),
4027	spółdzielni uczniowskich,
102	organizacje samorządu terytorialnego,
261	różnych stowarzyszeń,
20791	osób fizycznych (nauczycieli),
572	osób fizycznych pracown. drukarskich, bibliotekarskich,
404	pracown. oświatowych,
3337	innych osób,
32403	czł. prawnych i fizycznych.

W 1947 stan członków podniósł się do 42 tysięcy. W zasięgu organizacyjnym spółdzielni księgarskich przez pośrednie i bezpośrednie członkostwo obsługiwanych jest 3 i pół miliona

OBROTY.

Działalność handlowa spółdzielni księgarskiej w 1946 r. wyraża się cyfrą 843 milionów zł. Z sumy tej 212 milionów przypada sprzedaż książek. Zakupy spółdzielni wiejskich wynoszą 121 milionów zł., spółdzielni szkolnych 104 miliony. Spółdzielniom uczniowskim udzielono przy zakupach 27 milionów rabatów. Obroty spółdzielni księgarskich w 1947 wzrosły 100%, tj. do zł. 1 miliard 751,5 miliona. W tym sprzedaż książek 500 milionów. W celu upowszechnienia książki spółdzielnie prowadzą szereg akcji. Ustalono, że książka musi być jak sól, cukier i mąka udostępniona każdemu, kto ją pragnie nabyć. Plan uruchomienia księgarni w każdym powiecie został niemal całkowicie wykonany. Teraz podjęta jest wielka akcja pod nazwą „książka dla wsi". Spółdzielnie księgarskie nawiązują najściślejszy kontakt ze spółdzielniami Samopomocy Chłopskiej w celu zainstalowania w każdym sklepie wiejskim półki ze starannie dobranymi książkami.

Ankieta przeprowadzona w jednym z powiatów wykazała, iż w stosunku rocznym na jednego mieszkańca przypada 12 litrów wódki, natomiast jedną książkę zakupuje aż 6 mieszkańców.

SPÓŁDZIELNIE WYDAWNICZE

Spółdzielni wydawniczych na dzień 31. XII. 1947 było 68. Na pierwszym miejscu znajduje się „Czytelnik", następnie „Książka", „Wiedza", „Prasa", „Nasza Księgarnia" oraz szereg spółdzielni produkujących wydawnictwa specjalne medyczne, techniczne, prawne i inne.

Produkcja wszystkich spółdzielni w zakresie książek wynosi 17%, reszta to wydawnictwa państwowe, instytucje, inicjatywy prywatnej. Sklepów księgarni wydawniczych jest w Polsce ponad 1000.

Morska kronika zagraniczna

OPIEKA NAD MARYNARZEM NORWESKIM

Rząd norweski przedstawił parlamentowi projekt ustawy o rentach dożywotnich dla marynarzy i zapomogach dla wdów oraz dzieci marynarzy. Warunkiem otrzymywania renty byłoby przepracowanie na morzu 150 miesięcy i przekroczenia lat 60, a w specjalnych wypadkach 55 lat. Roczna renta obliczona jest w stosunku 6 szylingów za każdy przepracowany miesiąc plus 20 lub 40%, zależnie od kwalifikacyj. Zwykły marynarz, który przepracował np. 350 miesięcy, otrzymywałby rocznie wraz z dodatkiem na żonę i dzieci poniżej lat 18, ok. 161 funt. szt. Akcja ta będzie finansowana ze składek marynarzy, armatorów, państwa i towarzystw ubezpieczeniowych. Ustawa wejdzie w życie prawdopodobnie z dniem 1 stycznia 1949 r.

WŁOSKA FLOTA HANDLOWA

Włoski tonaż handlowy osiągnie w niedługim czasie 2.200.000 BRT, czyli 60% stanu przedwojenneego. O ile jednak pozycja żeglugi trampowej jest zadawalająca, o tyle linie regularne przdstawiają się niekorzystnie. Tonaż pasażerski wynosi zaledwie 408.000 BRT, w porównaniu z 1.500.000 BRT w r. 1940. Tylko 20 — 25 proc. ruchu pasażerskiego w portach włoskich odbywa się pod banderą włoską.

Minister Marynarki Handlowej w jednej ze swych ostatnich wypowiedzi wystąpił z żądaniem przyznania armatorom włoskim preferencji na stoczniach kajowych, a dla stoczni — premii konstrukcyjnych dla wzmożenia tempa odbudowy żeglugi narodowej.

PORTY ADRIATYCKIE CONTRA PORTY ZACHODN.-EUROPEJSKIE

Koła gospodarcze Wenecji, Triestu i Rieki (Fiume), rozpoczęły negocjacje dla osiągnięcia porozumienia i współpracy, co wzmocniłoby ich pozycję w walce konkurencyjnej z wielkimi portami zachodnimi. Akcja akwizycyjna portów zachodnich sięga już nawet do Węgier, którym zapewniono regularną komunikację lądową na trasie Budapeszt — Rotterdam i Budapeszt — Antwerpia, jak również poważne ulgi kredytowe dla importerów węgierskich przy regulowaniu frachtu tranzytowego w portach belgijskich i holenderskich.

Porozumienie między Wenecją, Triestem i Rieką polegałoby na zorganizowaniu tzw. stref wpływów w zapleczu; w ten sposób do Wenecji należałaby Szwajcaria wschodnia, Niemcy południowe i Austria do Insbrukku; do Triestu obszary między linią kolejową Tarvis — Villach — Wiedeń a linią Triest — Graz — Wiedeń; do Rieki zaś Słowacja, Kroacja i Węgry. W związku z tym podziałem byłyby ustalone wspólne taryfy kolejowe, konkurencyjne w stosunku do portów zachodnich; ich zadaniem byłoby przyciąganie ruchu towarowego Europy środkowej do portów Adriatyku.

OPŁATY MAKLERSKIE WE FRANCJI

„Bałtycka i Międzynarodowa Konferencja Morska" (Okólnik Nr 115) zwraca uwagę na fakt, że, w przeciwieństwie do stosunków przedwojennych, statki w portach francuskich obciążone są dodatkowo, obok opłat za klarowanie celne także opłatami maklerskimi. Opłaty te są dziś ściśle rozgraniczone i obciążają statek niezależnie od tego, czy jest on klarowany przez maklera zaprzysiężonego, czy przez zwykłego agenta. W tym drugim wypadku agent musi przekazać klarowanie celne maklerowi zaprzysiężonemu, który, wg prawa francuskiego, jest jedynie upoważniony do występowania w interesie statku wobec władz celnych. Wobec braku taryfy opłat maklerskich, stawki pobierane dotychczas przez maklerów i agentów francuskich wykazywały duże rozbieżności i zbytnią „elastyczność". Kres tej sytuacji położyło zatwierdzenie przez władze oficjalnej taryfy, która weszła w życie z dniem 1 listopada 1947 r.

ZWYŻKA OPŁAT PORTOWYCH W FINLANDII

Z dniem 1 grudnia 1947 r. fińska taryfa opłat portowych została podniesiona o 100 proc. Statki państw nie mających żadnego traktatu handlowego z Finlandią płacą dodatkowo jeszcze 100 proc. normalnych opłat.

Podwyższone zostały również stawki taryfy ształerskiej, co pozostaje w związku z decyzją rządu fińskiego dostosowywania co kwartał płac robotników ształerskich do wskaźnika kosztów utrzymania. W ten sposób opłaty za ształerkę podniesiono już dwukrotnie po 5 proc. i przypuszcza się, że wzrost kosztów o 5 proc. będzie nadal stałym zjawiskiem kwartalnym przez cały rok bieżący.

PRODUCENCI I EKSPORTERZY TONAŻU W ROKU 1947

Wg. danych Lloyds Register na koniec r. 1947 na stoczniach światowych (oprócz Z.S.R.R., Niemiec i Japonii) znajdowało się w tym czasie w budowie 3.982.357 BRT, z czego na W. Brytanię przypadało 1.808.996 BRT (55 proc.), na Francję 295.389 BRT (7,4 proc.), na Szwecję 261,605 BRT (6,5 proc.), na Holandię 255.199 BRT (6,4 proc.), na Włochy 219.122 BRT (5,5 proc.), na Kanadę 148,250 BRT (3,7 proc.), na Stany Zjednoczone 135.852 BRT (3,4 proc.). Ogólna ilość tankowców w budowie wynosiła na koniec r. 1947 — 84 jednostki o tonażu ogólnym 742.084 BRT, z tego na stoczniach brytyjskich 50 jednostek o tonażu 447.945 RBT.

Z cyfr Lloyd's Register wynika, że największymi importerami są Norwegia i Francja. Norwegia ma na stoczniach zagranicznych zamówienia na 453.000 BRT, czyli 11,3 proc. ogólnego światowego tonażu w budowie, Francja zaś 233.000 BRT. Dalsze miejsca jako importerzy tonażu zajmują: Portugalia (121.000 BRT), Argentyna (97.000 BRT) i Brazylia (64.000 BRT).

Wśród eksporterów tonażu pierwsze miejsce zajmuje, jak zwykle, W. Brytania. Na stoczniach jej w końcu roku 1947 znajdowało się w budowie 671.100 BRT dla armatorów zagranicznych (30 proc. ogólnego tonażu w budowie na stoczniach brytyjskich), na stoczniach szwedzkich 163.800 BRT (62,6 proc. ogólnego tonażu w budowie na stoczniach szwedzkich), na stoczniach dominiów brytyjskich 133.170 BRT, na stoczniach włoskich 129.450 BRT (59 proc. ogólnego tonażu w budowie na stoczniach włoskich), na stoczniach duńskich 70.861 BRT.

Morska kronika krajowa

NOWA ORGANIZACJA ADMINISTRACJI PORTÓW MORSKICH

W Nr 76 „Dziennika Ustaw R. P." z dnia 31 ub. m. ukazało się rozporządzenie Ministra Żeglugi z dn. 9 grudnia 1947 r. o ustanowieniu urzędów morskich i kapitanatów portów.

W myśl powyższego rozporządzenia został utworzony Urząd Morski w Gdańsku, którego zakres działania rozciąga się na wybrzeże w granicach województwa gdańskiego i olsztyńskiego, oraz Urząd Morski w Szczecinie z zakresem działania na wybrzeżu w granicach województwa szczecińskiego.

Na powyższe Urzędy Morskie zostały przelane prawa i obowiązki dotychczasowych władz i organów administracji morskiej, oraz Biura Odbudowy Portów. Tym samym straciło moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego z dn. 28 maja 1946 r. o utworzeniu Biura Odbudowy Portów.

W ramach Urzędów Morskich ustanowiono kapitanaty portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie ze Świnoujściem, Elblągu, Helu, Władysławowie, Łebie, Ustce, Darłowie i Kołobrzegu.

W związku z utworzeniem Urzędu Morskiego w Gdańsku nastąpiła unifikacja administracyjna portów Gdyni i Gdańska, z których stworzono jeden potężny zespół portowy, kierowany przez ośrodek dyspozycyjny pod nazwą Dyrekcja Handlowa Gdańskiego Urzędu Morskiego. Zespół Gdynia—Gdańsk jest największym na Bałtyku ośrodkiem portowym,

bezkonkurencyjnym pod względem przestrzeni, obrotów i możliwości rozwojowych.

Nowa struktura administracji wybrzeża morskiego jest wynikiem potrzeb, jakie się wyłoniły w związku z definitywnym zakończeniem doraźnych prac odbudowy w portach i przejściem na długofalowy plan robót, jak również w związku ze stale rosnącym rozwojem działalności portów i żeglugi morskiej. Nowy ustrój portów wprowadzi ścisły podział kompetencji oraz zabiega wielotorowości i przerostowi aparatu administracyjnego.

Połączenie Gdyni i Gdańska w jedną całość pozwala na lepszy niż dotychczas podział pracy, oraz odpowiedniejsze wykorzystanie możliwości obu portów, jak również upraszcza sprawę opłat portowych.

Dotychczas statki zachodzące do Gdyni i Gdańska opłacały dwukrotnie należności portowe, obecnie zaś będą je uiszczać jednorazowo, gdyż ruch między portami traktuje się jako ruch wewnętrzno portowy.

STRUKTURA POLSKIEGO PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.

Po dokonanej ostatnio reorganizacji, Zjednoczenie Stoczni Polskich posiada w swej dyspozycji następujące obiekty:

1) Stocznię Gdańską, przeznaczoną do budowy jednostek pełnomorskich.
2) Stocznię Nr 3 w Gdańsku, przeznaczoną do budowy kutrów konstrukcji mieszanej.
3) Stocznię Gdyńską Nr 13, przeznaczoną na główną bazę remontową.
4) Stocznię Gdyńską Nr 12, przeznaczoną na rezerwę remontową dla potrzeb portów i jako interwencyjną bazę remontową dla żeglugi pełnomorskiej.
5) Stocznię Szczecińską, przeznaczoną na remonty i ewentualną budowę statków.

Polskie Stocznie Rybackie skupione są w ramach osobnej jednostki organizacyjnej, którą stanowi przedsiębiorstwo p. n. Stocznia Rybacka sp. z o. o. w Gdyni.

KURS DLA KALKULATORÓW STOCZNIOWYCH.

W dniu 1 marca został uruchomiony przez Wydział Wyszkolenia Zawodowego Zjednoczenia Stoczni Polskich kurs dla kalkulatorów maszynowych. Na kurs przyjęto, na podstawie egzaminu sprawdzającego, 28 słuchaczy spośród wykwalifikowanych rzemieślników Stoczni Gdańskiej, oraz pracowników centrali Z. S. P. Kurs obejmuje 260 godzin wykładowych i będzie trwał do czerwca rb. Nauka odbywa się 4 razy w tygodniu.

ODBUDOWA BASENU RYBACKIEGO W GDYNI.

Ukończona w początkach bieżącego miesiąca odbudowa nabrzeża Angielskiego w basenie rybackim w Gdyni odbywała się w szczególnie uciążliwych warunkach. Ze względu na potrzeby eksploatacyjne, nie mógł być przerwany ruch statków przy nabrzeżu, to też odbudowa postępowała przy równoczesnej obsłudze przybijających statków. Mimo wynikających stąd utrudnień, odbudowa została doprowadzona do końca, co, łącznie z naprawą pozostałych nabrzeży, pozwoliło oddać do użytku całkowicie odremontowany basen rybacki w porcie gdyńskim z wyjątkiem tylko falochronu zewnętrznego.

Obecnie pozostają jeszcze do wykonania roboty czerpalne, które zostały przewidziane w pierwszej kolejności tegorocznych prac pogłębiarskich w porcie gdyńskim. Pogłębienie dna basenu rybackiego nastąpi przy nabrzeżach Angielskim, Kaszubskim, Rybnym i Helskim.

STOCZNIA „WULKAN" BĘDZIE CIĄĆ WRAKI NA ZŁOM

Na podstawie porozumienia pomiędzy Ministerstwem Żeglugi a Ministerstwem Przemysłu i Handlu, stocznia „WULKAN" w Szczecinie ma być przekazana „Centrali Złomu" z przeznaczeniem dla przerobu wraków okrętowych i innych większych jednostek na złom hutniczy.

Ponadto toczą się rozmowy mające na celu powołanie do życia polsko-czechosłowackiego towarzystwa dla cięcia na złom wraków okrętowych.

STACJE OSTRZEGAWCZE NA POLSKIM WYBRZEŻU

Celem ostrzegania statków na morzu o zbliżających się sztormach, czynne są na polskim wybrzeżu morskim stacje ostrzegawcze w Gdańsku-Nowym Porcie, Gdyni, Łebie, Ustce, Jarosławcu, Darłowie, Kołobrzegu, Świnoujściu i Szczecinie. Na każdej stacji znajduje się maszt sygnałowy, na którym podnoszone są sygnały burzowe.

OBRADY POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ KOMISJI KOMUNIKACYJNEJ.

Na odbywające się w Pradze obrady polsko-czechosłowackiej komisji komunikacyjnej, wyjechał z ramienia Ministerstwa Żeglugi prof. Wacław Jastrzębowski, dyrektor Departamentu Polityki Morskiej. Prof. Jastrzębowski jest przewodniczącym sekcji polskiej wymienionej komisji.

ROZBUDOWA CHŁODNI RYBACKICH.

Dla usprawnienia odbioru i przechowania ryb pochodzących z połowów morskich, Ministerstwo Żeglugi położyło szczególny nacisk na sprawę rozbudowy chłodnictwa. W poszczególnych portach rybackich przystąpiono do poważnych prac związanych z budową nowych chłodni rybnych oraz odbudową zniszczonych w czasie wojny. Najdalej posunięta jest w chwili obecnej odbudowa Starej Chłodni w Szczecinie na wyspie Łasztownia, gdzie roboty są na ukończeniu i chłodnia będzie uruchomiona całkowicie wraz z zamrażalnią w czerwcu br. Przed 1 marca br. powinno nastąpić uruchomienie chłodni i fabryki lodu w porcie rybackim Łeba. W Gdyni podjęta została rozbudowa istniejącej chłodni, która zwiększy powierzchnię chłodzoną o ok. 3.000 m². Ukończenie prac spodziewane jest w roku 1949. Ponadto trwają prace przygotowawcze do budowy instalacji chłodniczych w portach Władysławowie, Ustce, Kołobrzegu i Świnoujściu.

PRACE W PORTACH RYBACKICH.

W najbliższym czasie zostaną rozpoczęte większe roboty w porcie rybackim w Helu. Obejmują one remont molo, wybudowanie 3 ostróg do wyładunku ryb oraz pogłębienie portu.

We Władysławowie rozpoczęto prace przy naprawie falochronu. Sprowadzono w tym celu z Gdańska dźwig do zanurzania i ustawiania kesonów.

W porcie Łeba w dniu 10 bm. rozpoczęła pracę pogłębiarka w kanale portowym.

RUCH W PORTACH W M-CU LUTYM WZROST OBROTÓW W SZCZECINIE I USTCE

Porty polskie odwiedziło w lutym ogółem 605 statków morskich, z których 359 zawinęło do Gdańska—Gdyni, 104 do Szczecina, 94 do Ustki, 43 do Darłowa i 5 do Świnoujścia.

Łączne obroty towarowe portów polskich wyniosły w lutym 954.879 ton. Z tego na poszczególne porty przypada:

Gdynia—Gdańsk	801.191	ton
Szczecin	107.898	„
Ustka	35.811	„
Darłowo	8.536	„
Świnoujście	1.443	„

W porównaniu ze styczniem rb. obroty towarowe portu Szczecińskiego wzrosły o 9%, zaś portu w Ustce o przeszło 50%. Port Świnoujście pojawił się poraz pierwszy w statystykach handlowych portów polskich, dzięki uruchomieniu w tym porcie przystani dla promu kolejowego Polska—Szwecja.

W morskim ruchu pasażerskim przeszło w lutym przez porty Gdańsk—Gdynię i Świnoujście ogółem 1.511 osób.

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Dział prawny: Mgr **J. Zawadowski**
Kroniki Rynków Kolonialnych: **Aleksander Wiatrak**

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99, tel. 42-42
P. K. O. XI - 111
Red. nacz. **Mgr K. Zagórny-Kretowicz**

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Kupieckiej: Mgr **Tadeusz Kaszyński**
Kroniki Szczecińskiej: Mgr **Czesław Piskorski**

Druk. M. Z. G. w Gdańsku, Plac Wałowy 14 — telefon 3.10-61. Wzór 601 — 2000 egz. — W-09481.